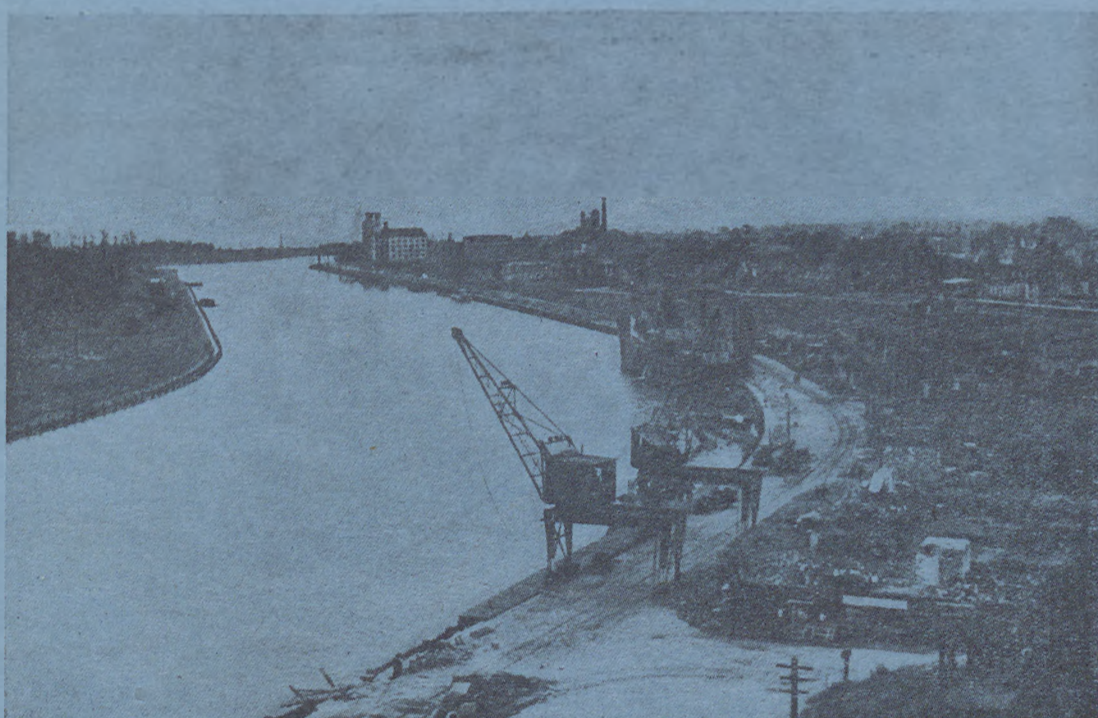
PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

Nr 7 (25)—8 (26)

CENA 75 ZŁ.

MIESIĘCZNIK · POŚWIĘCONY · SPRAWOM · KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ



Zdjęcie Agencji Fotograficznej

Gdańsk — Nowy Port. Widok na kanał wejściowy.

LIPIEC — SIERPIEŃ 1947 ROKU

...Wypadki przy pracy i choroby zawodowe są marnotrawstwem sił produkcyjnych kraju i krzywdą społeczną, zwalczać je więc należy zarówno z punktu widzenia gospodarczego jak i socjalnego. A zwalczać je można skutecznie tylko w drodze zorganizowanej i systematycznej akcji bezpieczeństwa pracy.

Podstawą produkcji jest i pozostanie człowiek. Prawda ta powinna być punktem wyjścia zainteresowań akcją bezpieczeństwa pracy ze strony organizatorów przemysłu, którzy odbudowują nasz kraj dla tych, którzy w ciężkim trudzie odbudowy biorą bezpośredni udział, dla **ludzi pracy.**

(z artykułu Wiceministra Przemysłu i Handlu E. Szyra, zamieszczonego w 1-szym numerze miesięcznika „Bezpieczeństwo i Higiena Pracy" — wydawnictwo Instytutu Naukowego Organizacji i Kierownictwa, Oddział w Warszawie, ul. Niemcewicza 9 m. 12).

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ

NR 7 (25)—8 (26) LIPIEC—SIERPIEŃ 1947 R.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 168.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10, telefon 265-22. Konto P.K.O. Łódź Nr VII — 127.

TREŚĆ nr 7 (25) — 8 (26)

Komitet redakcyjny podkreśla, że „Przegląd Komunikacyjny", wydawany przez Ministerstwo Komunikacji, nie jest w ścisłym znaczeniu słowa czasopismem urzędowym. W związku z tym treści artykułów nie należy uważać za opinię tego Ministerstwa.

Bohdan Cywiński

Zagadnienia gospodarki kolejowej (ciąg dalszy)

3. Elastyczność gospodarki finansowej.

Koszt własny przewozów — oparty na kosztach eksploatacji, oczyszczonych od koniunkturalnych podwyżek i obniżek kosztów utrzymania kolei — nie ulega tym czarodziejskim skokom, do jakich prowadzi polityka zaciskania lub popuszczania pasa. Natomiast wahania w kosztach przewozu, powstające na gruncie zmian w ilości przewozów, są bardzo rozległe, bardzo nieprzyjemne i zasługują na największą uwagę.

Jeżeli przedsiębiorstwo przemysłowe jest nieczynne i nic nie produkuje, wówczas nie ma ono również zasadniczo dochodów. Nie może jednak uniknąć wszystkich rozchodów. Musi umarzać starzejące się urządzenia, musi je dozorować, ubezpieczać, a także utrzymywać, aby nie straciły szybko swej wartości i nie uległy w przyśpieszonym tempie zniszczeniu. Ponosi ono koszty procentowania swych zobowiązań, opłaca niektóre podatki. Wreszcie, jeżeli nie chce lub nie może wyrzec się wznowienia produkcji, musi ponosić znaczne wydatki pogotowia, opłacać administrację i część załogi, pokrywać liczne inne koszty.

Wobec braku dochodów, wszystkie te rozchody stanowią w pełnej swej wysokości stratę przedsiębiorstwa i szybko prowadzą nawet bogatą jednostkę do wyczerpania finansowego.

Koleje mają wielki majątek nieruchomy i tabor, których umorzenie pochłania znaczne sumy; ich majątek — rozrzucony na ogromnej przestrzeni — wymaga kosztownej ochrony; mają one mnóstwo obiektów, które muszą być utrzymywane i odnawiane nawet przy zupełnym wstrzymaniu ruchu; mają wielomilionowe zobowiązania, wreszcie niosą uciążliwy obowiązek wysokiego pogotowia do wznowienia i powiększenia przewozów prawie bez ograniczeń. Dzięki tym wyjątkowym warunkom rozchody unieruchomionych (albo prawie nieczynnych) kolei są w porównaniu z innymi nieczynnymi przedsiębiorstwami szczególnie wysokie.

Rozchody unieruchomionego przedsiębiorstwa, które po uruchomieniu teoretycznie nie zależą od stopnia jego zatrudnienia, nazywamy rozchodami stałymi, niezależnymi od produkcji; w przypadku kolei — rozchodami niezależnymi od przewozów.

Rozchody stałe padają ciężkim brzemieniem na każdą wyprodukowaną jednostkę budzącego się do pracy przedsiębiorstwa, zaś następnie — ze wzrostem produkcji — rozkładają się na coraz większą ilość jednostek, stają się dla każdej z nich coraz to mnieszym ciężarem.

Rozchody niezależne od produkcji są jako całość stałe, jako składnik kosztu wyprodukowanej jednostki są zmienne, odwrotnie proporcjonalne do produkcji.

Z chwilą uruchomienia przedsiębiorstwa i rozpoczęcia produkcji rozchody stałe musimy uzupełniać dalszym nakładem środków, na nabycie surowców, na robociznę wraz ze świadczeniami społecznymi, na napęd, na znacznie zwiększone koszty obsługi i utrzymania i t.d.

Powstają rozchody zależne od produkcji; w kolejnictwie — zależne od ruchu lub, ściślej mówiąc, od przewozów.

Rozchody te — jako całość — są zmienne, ale jako składnik kosztu wyprodukowanej jednostki mają stałą albo prawie stałą wysokość.

Stałym rozchodom odpowiada przy wahaniach produkcji zmienna część kosztu; zmiennym rozchodom — stała część kosztu.

Rozchodom zmiennym towarzyszą dochody, które z produkcji, a raczej z jej zbytu płyną. Stąd są te rozchody dla przedsiębiorstwa znośniejsze, mniej groźne finansowo.

Dochody są z reguły większe od rozchodów zmiennych; dzięki temu — ze wzrostem produkcji — straty uruchomionego przedsiębiorstwa zmniejszają się, w pewnym momencie przemieniają się w zyski, które następnie rosną.

W czynnym przedsiębiorstwie widzimy mało rozchodów zupełnie niezależnych od pracy, niewiele zaś ściśle proporcjonalnych do produkcji; pozostałe rosną wolniej niż produkcja. Wreszcie do wyjątku należą rozchody, rosnące szybciej od niej, obserwowane czasem w przedsiębiorstwach przeciążonych pracą.

W miarę wzrostu produkcji i zbytu rosną proporcjonalnie dochody przedsiębiorstwa, wzrastają bardzo powoli rozchody uważane za stałe, rosną prawie proporcjonalnie rozchody, które zaliczamy do zmiennych. Jeżeli cena, po której zbywamy produkcję, nie ulega zmianie; jeżeli koszt produkowanej jednostki zmniejsza się dzięki malejącemu obciążeniu — głównie rozchodami stałymi, a częściowo i zmiennymi — to rośnie zysk na każdej zbywanej jednostce.

Skoro zaś zbywamy tych jednostek więcej, wygrywamy podwójnie: i na wysokości zysku jednostkowego, i na ilości jednostek, skąd wynika pierwszorzędne znaczenie dużych obrotów przedsiębiorstwa. Znaczenie to przejawia się najbardziej w przedsiębiorstwach o dużych rozchodach stałych, a do nich należą szczególnie koleje.

Przy spadku produkcji odbywa się również szybki — tym razem bolesny — proces malejących zysków, przechodzących następnie w straty.

Poza usilnym dążeniem do utrzymania wysokiego poziomu produkcji, które to dążenie musi być naczelnym zadaniem kierownictwa przedsiębiorstwa, oraz poza ogólnym obowiązkiem oszczędności we wszystkich rozchodach, powinno ono dążyć do tego, aby jak największa część rozchodów naginała się do pracy, jak najmniejsza część była sztywna.

Praktyka uczy, że przy zmniejszaniu się pracy wszystkie rozchody zdradzają tendencję do usztywniania się — zachowanie swego dawnego poziomu. Przy wzroście produkcji łatwo przejawia się dążenie do wzrostu nawet tych rozchodów, które by mogły pozostać bez zmiany.

Pod biernym, nieudolnym zarządem wszystkie rozchody są stałe przy zmniejszaniu się produkcji; wszystkie są zmienne, kiedy produkcja rośnie.

Pod kierownictwem fachowym, czujnym i energicznym nie ma prawie rozchodów stałych, kiedy produkcja się zmniejsza, jak również nie ma rozchodów proporcjonalnych, kiedy produkcja wzrasta.

Zarząd, któremu przydzielamy środki niezależnie od produkcji, będzie zawsze skłonny do bierności. Gdybyśmy mogli oddać mu produkcję w akord, zarząd byłby najczujniejszy.

Właściwe rozwiązanie leży pośrodku: należy ustanawiać niezbędne minimum kredytów stałych, możliwie zaś jaknajwięcej zmiennych.

Im większe są rozchody stałe przedsiębiorstwa, im większym ulega ono wahaniom w produkcji, im wyższy stan pogotowia musi ono utrzymywać, tym trudniejsze jest zadanie zarządu, tym bardziej trzeba pobudzać jego czujność, tym skrzętniej oddzielać w każdej pozycji rozchodów element stały od elementu zmiennego. Zasada ta powinnaby mieć w gospodarce kolejowej tym większe zastosowanie, że napotykamy w niej wszystkie trzy powyższe warunki w wyjątkowo wysokim stopniu; wysoki procent rozchodów stałych, wielkie wahania w produkcji i konieczność dużego pogotowia.

W finansach kolejowych, wyrosłych — jak u nas — na gruncie kameralistyki, która jest rachunkowością urzędów — jednostek o stałej pracy — nie ma kredytów zmiennych; wszystkie są obliczane, zatwierdzane i przyznawane jako stałe.

O produkcji — o zamierzonych przewozach — wspomina się raz do roku, przy preliminowaniu budżetu. Korzysta się z jej wysokości wadliwie, bo się nie wiąże dokładnie produkcji z czynnościami produkcyjnymi — nie wiąże się przewozów z ruchem.

Następnie zapomina się o produkcji i przydziela środki, jako kredyty stałe. Czynniki decydujące o przydziale kredytów, skłonne są raczej opierać je na statystyce rozchodów lat ubiegłych niż na rozważaniach nad przewidywaną pracą. Od chwili sporządzenia budżetu do jego wykonania upływa dużo czasu i dużo się zmienia w kolejowej produkcji — w przewozach.

Skutkiem tego środki są przydzielane w oparciu na fikcyjnej pracy, albo w ogóle z jej pominięciem; nie wszystkie przewidywania w ciągu roku się sprawdzają i w pracy kolei zachodzą poważne zmiany, których rozpiętość jest w oddzielnych komórkach sieci znacznie większa niż w jej całości.

Jeżeli obciążenie komórki służbowej wzrasta, powstają trudności z wykonaniem pracy, brak niezbędnych środków, targi o przyznanie dodatkowych kredytów i etatów, których wysokość niełatwo uzasadnić. Zapadają rozstrzygnięcia przypadkowe, nie zawsze trafne.

Kiedy — przeciwnie — praca się zmniejsza, kierownictwo miejscowe nie śpieszy z reakcją na osła-

bienie tętna; jest ono zadowolone, że może gospodarować z mniejszym napięciem sił i czujności. Świadomość zaszłej zmiany powoli dochodzi do czynników, które za oszczędną gospodarkę wielkich obiektów powinny ponosić odpowiedzialność. Ich zarządzenia są spóźnione, a tymczasem środki personalne, materiałowe i pieniężne są rozchodowane w nadmiernych ilościach, a każdy dzień pociąga za sobą znaczne i bezpowrotne straty.

I w jednym i w drugim przypadku wyniki podobnej gospodarki są fatalne i dla przedsiębiorstwa szkodliwe.

Od wielu lat nieustannie słyszeliśmy wołanie o reformę gospodarki kredytowej, o zmianę formy budżetu. Od dawna były proponowane środki ku temu — proste i naturalne — nic jednak nie potrafiło naruszyć ospałej bierności czynników, rozstrzygających w sprawach finansowych. Budżet był w dalszym ciągu sztywny, jak psychika starego biurokraty.

Przeciwstawię jej w następującym skrócie punkt widzenia przedsiębiorcy, który jest świadomy odpowiedzialności za finansowe wyniki swej pracy.

1. Za podstawę planu gospodarki finansowej (budżetu) należy brać przewidywania o przyszłych przewozach. Przewidywania te powinny być uzasadnione handlowo i opierać się na dobrej wierze. Wszelka dowolność musi być wykluczona, a zwłaszcza świadome fałszowanie głównych założeń, na których opiera się plan gospodarki.

2. Wychodząc z przewidywań o ilości przewozów, należy również fachowo i sumiennie obliczyć przypuszczalne dochody kolei, a także powiązać — w sposób, usprawiedliwiony danymi statystyki oraz skontrolowany rozważaniami technicznymi — przewidywane przewozy z potrzebną do ich wykonania pracą wszystkich gałęzi kolejowej służby.

3. Wszystkie pozycje budżetu rozchodów należy w ten lub inny sposób — bezpośredni lub pośredni — oprzeć na przewidywanej pracy kolei, a więc przez to samo na przewozach, osiągając ścisły związek pomiędzy dochodami i rozchodami.

4. W każdej pozycji budżetu należy przewidzieć stałą część kredytu, niezależną od przewozów i pracy, oraz część zmienną, zależną od przewozów.

5. W granicach możliwych odchyleń od przewidywanych przewozów należy godzić się z założeniem proporcjonalności pomiędzy przewozami i zmienną częścią kredytu, którego wysokość otrzymuje w ten sposób wzór:

$$k = s + ax$$

gdzie **k** kredyt; **s** — jego część stała; **x** — wielkość przewozów; **a** — stały spółczynnik, różny dla różnych pozycyj budżetu; w pozycjach, przyjmowanych za zupełnie niezależne od przewozów $a = 0$

6. Aby zamknąć budżet pełną sumą pieniężną, wstawia się zamiast x wysokość przewozów, przyjętą za podstawę budżetu, jednak i zarząd kolejowy, i jego podległe organy są obowiązane i uprawnione kierować się przede wszystkim wzorem $k = s + ax$ i opierać się na wiążących je spółczynnikach **s** i **a**, podczas gdy suma **k** ,zamykająca pozycję budżetu, ma znaczenie tylko orientacyjne.

7. W razie odchylenia się przewozów od przewidzianej normy w tę lub inną stronę, budżet obowiązuje i uprawnia do odpowiednich zmian w pieniężnej wartości kredytów.

8. Przy obliczaniu kosztów własnych przewozów należy rozróżniać i wykazywać oddzielnie składnik stały kosztu, stanowiący odpowiednik zmiennej części rozchodu, oraz składnik zmienny, stanowiący iloraz stałych rozchodów przez rzeczywistą ilość wykonanych przewozów.

4. Koleje a skarb państwa. Statut finansowy.

Koleje państwowe stanowią własność państwa i obsługują pierwszorzędnej wagi interesy państwowe i społeczne. Podlegają one przede wszystkim nadzorowi tego organu państwa, któremu sprawy komunikacji są powierzone. Mają one dużą styczność z pozostałymi resortami, a jako przedsiębiorstwo finansowane przez państwo muszą pracować w ramach ogólnego programu gospodarczego państwa oraz stosować się do planów głównego referenta i wykonawcy tego programu — Ministerstwa Skarbu.

Stąd pochodzi i na tym się opiera specjalna rola Skarbu, który — poza Ministerstwem Komunikacji i może na równi z Ministerstwem Obrony Narodowej — jest przebiegiem pracy kolei państwowych szczególnie zainteresowany, z tą różnicą, że obchodzi go nie sprawność ogólna albo techniczna kolei, lecz sprawność finansowa gospodarki kolejowej.

Ministerstwo Skarbu powinno dbać, aby powierzony zarządowi kolejowemu majątek państwowy był troskliwie zachowywany i pomnażany, aby przynosił finansom państwa jak największe korzyści, a w szczególności, aby zarząd kolejowy wykonywał ściśle swój własny plan finansowo-gospodarczy, zatwierdzony przez właściwe władze, wreszcie, aby spełniał te zadania bez nadmiernego obciążania narodowego życia gospodarczego, z którego państwo czerpie środki na zaspokojenie swoich wszystkich potrzeb.

Używając terminologii fachowej, rzec można, że Ministerstwo Skarbu przestrzegać powinno:

1) aby kapitały własne kolei państwowych, lub — co na jedno wychodzi — kapitały państwowe, ulokowane w kolejach, były inwestowane celowo i oszczędnie;

2) aby przelew zarządu kolejowego do Skarbu z tytułu eksploatacji kolei był jak największy, a jednocześnie,

3) aby stosunek rozchodów do dochodów eksploatacyjnych, zwany spółczynnikiem eksploatacji, był jak najmniejszy.

Jeżeli pomiędzy tymi trzema wymaganiami powstaje czasem sprzeczność, wówczas Ministerstwo Skarbu powinno rozważyć i postanowić, które z nich ma otrzymać pierwszeństwo. Zarząd zaś kolejowy oraz Ministerstwo Komunikacji powinny zagadnienie rzetelnie i wyczerpująco opracować, bronić stanowczo słuszności swoich poglądów i wniosków, a do ostatecznych wytycznych bądź Ministerstwa Skarbu, bądź jeszcze wyższych instancyj państwowych sumiennie się zastosować.

Skarb, jako mandatariusz właściciela kolei państwowych, ma prawo kontroli finansowej gospodarki kolejowej, nie powinien jednak zapominać, że racjonalne granice kontroli leżą tam, gdzie nadmiar kontroli przynosi więcej szkody niż korzyści.

Zarząd kolejowy powinien cieszyć się takim zaufaniem i posiadać takie uprawnienia, aby w ramach niezbędnej i rozumnej kontroli mógł z wystarczającą samodzielnością prowadzić swą gospodarkę. Krępujący go nadmiar kontroli może być tak szkodliwy, że lepiej zmienić zarząd, zastępując go godniejszym zaufania, niż ograniczać uprawnienia.

Jak już o tym mówiłem wyżej i jak do tego powrócę dalej, przywiązuję szczególną wagę do działalności rady nadzorczej kolei państwowych, w której wszystkie prawie resorty byłyby reprezentowane, zaś Ministerstwo Skarbu powinno uzyskać położenie uprzywilejowane.

Oprócz tego Ministerstwo Skarbu jest koreferentem budżetu i sprawozdania kolei państwowych w części eksploatacyjnej i inwestycyjnej oraz wszelkich wniosków na zmiany w taryfach, badź w Radzie Ministrów, bądź w Izbie Ustawodawczej.

Są to uprawnienia, idące bardzo daleko, zupełnie wystarczające do zabezpieczenia interesów skarbu państwa. Pozostaje życzyć, aby rzecznicy skarbu chcieli i potrafili przy wykonaniu swych uprawnień wykazać większą znajomość spraw kolejowych, mniej zaś formalizmu i drobiazgowości, niż to miało miejsce przed wojną.

Skarb państwa jest uprawniony do korzystania z nadwyżek gospodarki kolejowej według swoich planów, na cele ogólno-państwowe; ma on znaczny wpływ na ustanowienie hierarchii tych celów. Rzeczą zarządu kolejowego jest obrona słusznych interesów kolei, które są przeważnie zbieżne z interesami skarbu.

Nie mówiąc już o obronie niezbędnych do prawidłowej eksploatacji kredytów, zarząd musi z wielkim naciskiem obstawać przy kredytach na nakłady rentowne i szybko amortyzujące się; nie ma on również prawa dopuszczać do dewastacji mienia kolejowego oraz powinien starać się o rozwój aparatu kolejowego odpowiednio do stawianych mu zadań przewozowych, powinien starać się o utrzymanie i podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego.

Nie może on dopuszczać do nadmiernych oszczędności personalnych, połączonych z wydatnym obniżeniem stopy życiowej pracowników, z ich pauperyzacją, która jest zwykle połączona z niewspółmiernie głębszym uszczerbkiem dla wydajności pracy oraz dla jakości personelu. W szczególności szkodliwe były zwykle zakusy na wynagrodzenia akordowe i premiowe, służące do podniesienia wydajności i jakości pracy.

Wspominam naumyślnie te przedwojenne niedomagania, jako przykład niedopuszczalnej i drobiazgowej ingerencji w sprawy, które należy pozostawić samodzielnym decyzjom zarządu kolejowego.

Należy stwierdzić, że ani przedwojenne kierownictwo finansowe, ani kierownictwo naczelne P.K.P. nie odznaczało się niezależnością swych opinii oraz odwagą przy obronie swych wniosków. Trudno powiedzieć, czy brak znajomości z ich strony potrzeb swego własnego resortu, czy oportunizm, czy inne względy sprawiały, że wszystkie resorty mogły narzucać kolejom szkodliwe roztrzygnięcia. Wystarczy stwierdzić, że wojna zaskoczyła nas z kolejami w stanie nieprzygotowanym, zdewastowanym.

Dalszym finansowym zadaniem zarządu kolejowego jest opieka and terminowym i dokładnym rozrachunkiem pomiędzy kolejami, a skarbem państwa tudzież innymi organami państwowymi.

Z jednej strony, koleje powinny bez zwłoki odprowadzać Skarbowi wygospodarowane nadwyżki, z drugiej — instytucje państwowe, korzystające z usług kolei, muszą we właściwych terminach regulować powstające z tego tytułu należności.

Nie tylko resorty lekceważyły swe zobowiązania względem naszych kolei i zadłużały się poważnie, ale — co gorsza — powstawały olbrzymie wierzytelności kolei w stosunku do państw ościennych (Rzeszy Niemieckiej), co było dowodem niedostatecznej obrony interesów kolejowych przez organy polityki zewnętrznej.

Saldo gospodarki kolejowej, pomimo dążenia do utrzymania wpływów i rozchodów w równowadze, wykazuje zwykle albo nadwyżki, albo niedobory. W pierwszym przypadku powstaje poważne zagadnienie celowego zużycia nadwyżki, narażonej na egoistyczne zakusy różnych gałęzi gospodarki kolejowej, zagadnienie zużycia, zapewniającego przedsiębiorstwu, a więc zasadniczo i jego właścicielowi największą korzyść. W drugim — spotykamy jeszcze ważniejsze zadanie wyszukania źródeł pokrycia niedoborów przez możliwe powiększenie wpływów lub zmniejszenie wydatków. Zarząd finansowy powinien trzymać stale rękę na pulsie finansów kolejowych i nie tylko stwierdzać zaszłe już odchylenia od planu, ale je przewidywać oraz w razie potrzeby im zapobiegać. Rzecz prosta, że wymaga to od kierownictwa finansowego wysokich kwalifikacyj fachowych, a oprócz tego sprawnego działania statystyki i rachunkowości, które muszą zbierać niezbędne dane cyfrowe bez opóźnienia, szybko i dokładnie.

Obronę słusznych interesów kolei powinien ułatwiać ich statut finansowy. Takiego kodeksu praw i obowiązków nasze kolejnictwo nie posiadało. Były różne płynne postanowienia w tej materii, były one rozrzucone w rozmaitych ustawach i zarządzeniach oraz łatwo ulegały dowolnym zmianom. Stan taki uważam za anormalny i konieczność statutu finansowego za oczywistą.

Statut powinien dawać jasne, niedwuznaczne i nieulegające dowolnym zmianom wskazówki we wszystkich najważniejszych sprawach finansowych, z których wymienię następujące zagadnienia i przepisy:

a) o sporządzaniu bilansu P.K.P.;

b) o kapitale amortyzacyjnym, sposobie jego powstawania i rozchodowania, o normach amortyzacji;

c) funduszach rezerwowych: inwestycyjnym, eksploatacyjnym i taryfowym oraz o sposobie ich zasilania i wykorzystywania;

d) o wysokości kapitału obrotowego P.K.P.;

e) o podziale nadwyżki eksploatacyjnej i pokrywaniu niedoborów;

f) o sposobie finansowania inwestycyj;

g) o wykonywaniu robót dla potrzeb instytucyj państwowych, o rozliczaniu się za wykonane roboty oraz o warunkach utrzymywania specjalnych urządzeń kolejowych, niepotrzebnych dla normalnej eksploatacji handlowej;

h) o formie budżetu i sprawozdań P.K.P., wraz z przepisami budżetowymi;

i) o uprawnieniach zarządu kolejowego do wykonywania przerzutów budżetowych;

j) o obliczaniu kosztów własnych przewozów;

k) o trybie ustanawiania taryf, wprowadzania do nich zmian oraz przyznawania ulg;

l) o trybie i terminach rozrachunków pomiędzy kolejami i ich państwową klientelą, w szczególności o zarachowywaniu nieopłaconych w gotówce świadczeń kolejowych;

m) o sposobie lokowania funduszów kolejowych i o przelewach na rzecz skarbu;

n) o zasadach korzystania przez koleje z kredytu i jego udzielania;

o) o głównych podstawach rachunkowości kolejowej i t.d.

5. Wnioski w sprawach finansowych.

Po skreśleniu w sposób powyższy głównych zadań finansowych zarządu kolejowego oraz współpracujących z nim czynników muszę bez ogródek stwierdzić jeszcze raz, że zadania te albo były w ogóle zaniedbane i pomijane w praktyce naszego przedwojennego kolejnictwa, albo też były rozwiązywane w sposób niezadowalający, niekorzystny dla interesów kolei i skarbu państwa. Dziedzina finansowa była siedliskiem i głównym źródłem wielu niedomagań naszej gospodarki. Z jej uzdrowieniem nie powinniśmy zwlekać ani jednej chwili. Czekają nas na tym polu liczne i wielkie trudności, które zwalczyć można tylko przez zorganizowany wysiłek.

Odbudowa i uporządkowanie zrujnowanej gospodarki będą wymagały wielkiego wkładu nowych środków. Ktokolwiek je da, czy państwo, czy społeczeństwo w postaci kredytu wewnętrznego — czy zewnętrzne źródła kredytu — warunkiem uzyskania kredytu, czyli zaufania są zawsze i przede wszystkim dobrze zorganizowane finanse.

Sformułuję jeszcze raz podstawowe postulaty tej organizacji.

1. Pierwotny wkład bogactwa narodowego, zawarty w naszej sieci kolejowej, musi być ponownie obliczony, w sposób, zapewniający wiarogodność i dostateczną dokładność.

2. Również dokładnie należy określić obecną wartość tego majątku.

3. Rentowność naszego kolejnictwa, oparta na realnych dochodach i rozchodach, poprawionych przez wprowadzenie dodatkowych składników dochodowych i rozchodowych, oraz na obecnej, również realnej wartości majątku kolejowego, powinna być systematycznie, co rok określana w sposób, zapewniający wiarogodność wyników. Jedną z głównych podstaw obrachunku powinna być odpłatność wszystkich wzajemnych świadczeń kolei i ich klientów.

4. Kapitały ulokowane w kolejach powinny przynosić unormowany, odpowiadający warunkom rynku pieniężnego dochód, a oprocentowanie kapitałów powinno wchodzić, jako podstawowy składnik, do obliczania kosztów własnych przewozu oraz znajdować wyraz w ustanawianych taryfach.

5. Amortyzacja majątku kolejowego powinna być regularnie obliczana i przyjmowana pod uwagę przy określaniu wartości majątku, wyników gospodarki oraz kosztów własnych przewozu.

6. W dochodach i rozchodach kolejowych należy dokładnie rozróżniać oraz oddzielnie preliminować i zarachowywać część stałą — niezależną od przewozów — od części zmiennej, zależnej od przewozów. Przez czujną i energiczną gospodarkę należy dążyć do tego, by część stała rozchodów była możliwie mała, to jest by rozchody dostosowywały się elastycznie do przewozów i dochodów.

7. Kierownictwo finansowe kolei powinno orientować się możliwie dokładnie w przebiegu koniunktury gospodarczej w kraju; powinno czujnie obserwować jej zmiany, a przy planowaniu gospodarki kolejowej liczyć się z jej fazami i tendencją rozwojową.

8. Koleje powinny ułatwiać sobie i gospodarce narodowej przejście przez ciężkie kryzysowe okresy, a w tym celu powinny gromadzić w okresie ożywienia rezerwy: inwestycyjną, eksploatacyjną i taryfową.

9. Koleje powinny poza tym posiadać dostateczne rezerwy środków płynnych, pozwalajace prowadzić swe roboty, pokonywać sezonowe wahania w pracy i dochodach oraz wywiązywać się punktualnie ze swoich zobowiązań.

10. Zarząd kolei państwowych powinien podporządkowywać swoje partykularne interesy finansowe — interesom ogólnym, których rzecznikiem jest Skarb Państwa. Jednocześnie kolejowe kierownictwo finansowe powinno posiadać dosyć niezależności i kompetencji, a także dysponować wyczerpującym materiałem dowodowym, aby zastępując słuszne interesy kolejnictwa mogło swego stanowiska skutecznie bronić. Racjonalne i sprawne rachunkowość i statystyka powinny terminowo dostarczać potrzebnych do tego danych faktycznych. Formalny stosunek pomiędzy finanasowym zarządem kolei, a Ministerstwem Skarbu powinien być ujęty w racjonalne ramy, zaś ostateczna decyzja pozostawać w ręku czynników — w stosunku do obu resortów — nadrzędnych.

11. Nieodzownym warunkiem prawidłowej gospodarki finansowej kolei jest terminowy rozrachunek zarówno z dłużnikami, jak wierzycielami. Nie jest przy tym wykluczone udzielanie kredytu nie tylko urzędom państwowym lub samorządom, ale także klientom prywatnym, zapewniającym należytą wypłacalność, lecz kredyty te powinny być oprocentowane odpowiednio do warunków rynku pieniężnego. Również i koleje mogą zaciągać zobowiązania z tytułu dostaw i wykonywanych dla nich robót, jednak zobowiązania te powinny być regulowane w umówionych terminach, zaś koszty kredytu — ujawniane w opłacanych odsetkach, nie zaś maskowane w podwyżkach cen, uwzględniających z góry znaną publicznie złą wypłacalność kolei, jako dłużnika.

12. Stosunki finansowo-gospodarcze kolei powinien regulować ich statut finansowy, czyli zbiór zasadniczych przepisów, ustanawiających podstawy stosunku finansowego pomiędzy zarządem kolejowym, Ministerstwem Komunikacji, jako organem zwierzchniego nadzoru, Ministerstwem Skarbu, jako rzecznikiem interesów skarbu państwa, oraz innymi resortami, jak klientami kolei. Przepisy te powinny usuwać dowolność we wzajemnych stosunkach i gwarantować stałe podstawy polityki i gospodarki finansowej kolei. W ramach statutu finansowego powinien

zarząd kolejowy posiadać tyle niezależności w prowadzeniu swej gospodarki, aby mógł ponosić za nią całkowitą odpowiedzialność. Wszystkie szczegółowe przepisy finansowe i rachunkowe, nie naruszając postanowień statutu, powinien wydawać zarząd kolejowy samodzielnie.

Nie wymieniam tu dezyderatów w dziedzinie taryfowej, ponieważ poświęcam jej w dalszym wykładzie oddzielne miejsce.

4. Budżet.

1. Znaczenie budżetu.

Budżet, zwany także planem finansowo-gospodarczym, jest okresowym, zwykle rocznym, programem pracy kolei, wyrażonym w pieniądzach, w wartościach otrzymywanych dochodów i dokonywanych rozchodów.

Obok wartości, zawiera budżet w swych załącznikach ilości wykonywanych prac, które uzasadniają jego treść pieniężną i podnoszą jego znaczenie, jako programu pracy.

Celem gospodarowania jest uzyskanie przyrostu wartości, którego wyrazem jest nadwyżka budżetowa, nadwyżka dochodów nad rozchodami. Wykazuje ona, że wartość sprzedanych świadczeń jest większa od wartości wykonanych przy produkcji tych świadczeń prac, zużytych na ten cel środków.

Zasadą budżetu jest jego równowaga. Polega ona na tym, że dochody w zupełności pokrywają rozchody, pozostawiając nadwyżkę. Tylko wyjątkowo i w nieprzychylnych warunkach może nadwyżka budżetowa spaść do zera, a nawet zamienić się w niedobór, czyli deficyt, który musi być pokryty przez dopływ z zewnątrz środków, przywracających równowagę budżetu.

Konieczność budżetu z punktu widzenia finansowego jest bezsporna. Praca powinna przebiegać planowo, musi być pod względem finansowym wszechstronnie przygotowana, jej wyniki mają być z góry przewidziane, środki zawczasu zapewnione.

Pod względem technicznym i gospodarczym budżet jest również podstawowym elementem pracy. Daje on możność przygotowywania projektów i środków produkcji: taboru, narzędzi pracy, materiałów, personelu it.d.; daje możność rozdzielenia pracy w terenie, rozłżenia jej w czasie.

Budżet, zatwierdzony przez upoważnioną do tego władzę, staje się następnie podstawą prawną do wykonywania przewidzianych w nim operacyj gospodarczych i prac, do wykonywania rozchodów i pobierania wpływów.

W złożonym organiźmie kolejowym jest budżet punktem wyjścia przy rozdziale środków i zadań pomiędzy współpracujące gałęzie służbowe i ich komórki. W ten sposób, obok budżetu całej sieci, powstają budżety służb, okręgów i poszczególnych jednostek gospodarujących.

W dotychczasowej praktyce naszych (a także i innych) kolei budżety cząstkowe są pozbawione strony dochodowej, są tylko programami prac i rozchodów.

Odpowiednikiem budżetu jest — po zakończeniu pewnego okresu gospodarczego — sprawozdanie o dochodach i rozchodach, które daje możność finansowej i gospodarczej samokontroli oraz kontroli pracy organów kolejowych. Kontrola ta jest dalszym, nader ważnym zadaniem budżetu oraz związanego z nim formalnie i rzeczowo sprawozdania.

Wreszcie budżet i sprawozdanie powinny dawać dosyć danych do wnioskowania o przewidzianych i zrealizowanych skutkach finansowych tego lub innego posunięcia gospodarczego.

W tym celu budżet daje gospodarującej jednostce nie tylko ogólną wartość przewidywanego nakładu pracy, ale również wartości częściowe składników, posiadających odmienne podstawy obliczenia, tak aby najsampierw można było obliczyć przewidywany nakład środków, potrzebny do wykonania tej grupy prac, a następnie sprawdzić ich koszt rzeczywisty.

Analogicznie powinien przedstawiać się budżet dochodów. Każdy rodzaj dochodów, mający odrębne podstawy obliczenia, powinien być oddzielnie preliminowany i zarachowywany.

Zgodnie z tym budżet bywa — lepiej lub gorzej — rozczłonkowany podług dziedzin i rodzajów wykonywanych prac, a w swych obliczeniach podaje dla każdej zróżniczkowanej pozycji ilość jednostek przewidywanej pracy, dochód lub koszt, przewidywany na jednostkę, oraz ich iloczyn — globalny dochód lub koszt danej pozycji, a następnie zbiorowy dochód lub rozchód poszczególnych dziedzin oraz całości pracy.

Właściwy układ budżetu, tak zwany schemat budżetowy lub schemat zarachowania, oraz związane z nim mianownictwo budżetowe są w finansowości i rachunkowości czynnikiem pierwszorzędnej wagi. Każdy prawie ustrój kolejowy ma swój układ budżetu. Układy te podlegają dosyć często zmianom, lecz trudno powiedzieć, aby zagadnienie racjonalnej postaci budżetu było ostatecznie i doskonale rozwiązane.

Budżet i sprawozdanie, spełniające należycie swoje zadanie, powinny dawać jasne i dokładne odpowiedzi na szereg pytań, które jednostka gospodarująca im stawia.

2. Budżet dochodów z przewozów.

Jednym z takich pytań, może najważniejszym, zdaje się być następujące: jaką ilość wytworów różnego rodzaju, jak co do potrzebnego nakładu środków produkcji, tak co do sprzedażnej ceny, zamierzamy wyprodukować i sprzedać, oraz jaki dochód brutto z tej sprzedaży osiągniemy.

Koleje produkują i sprzedają usługi przewozowe, wyrażające się w pasażero - i netto - tono - kilometrach różnych kategorii.

Koleje nasze prowadziły dosyć kosztowną i drobiazgową statystykę rozmaitych przewozów, podzielonych według rodzajów przewożonych jednostek, klas taryfowych, relacyj, czyli punktów początkowych i końcowych przewozu itd.

Mając powyższe dane, nasz zarząd kolejowy przy obliczaniu przewidywanych dochodów nie przeprowadzał jednak kalkulacji większej ilości elementarnych przewozów, lecz przyjmował pod uwagę tylko ogólne ilości przewożonych jednostek (osób i towarów) oraz wpływy jednostkowe dla nielicznych głównych grup.

Byli to mianowicie wszyscy razem podróżni, oddzielnie: bagaż, przesyłki ekspresowe, pospieszne oraz wszystkie zwyczajne towarowe bez ich dalszego różniczkowania, z jedynym wyjątkiem dla węgla, eksportowanego przez porty.

Rezultatem podobnego obliczenia dochodów mogły być zawsze pokaźne niespodzianki, ponieważ nie tylko globalne ilości przewozów ulegają często zmianie, ale i pomiędzy różnymi rodzajami przewozów, o różnym koszcie przewozu i o różnej wysokości opłaty przewozowej, zachodzą poważne przesunięcia.

Wyglądało to tak, jakby kupiec — oczywiście, niespełna rozumu — sprzedający różne towary, o różnej cenie, wahającej się o setki procentów, opierał swe przewidywania i plany pracy na ryczałtowej ilości sprzedanych sztuk, ton lub metrów; jakby nie odróżniał w swych obliczeniach, i traktował jako równowarte jednostki — metr jedwabiu z metrem kretonu, kilogram żelaza z kilogramem miedzi, ananas z jabłkiem.

A przecież, gdyby dochody z większej ilości rozmaitych kategorii przewozów znalazły oddzielne miejsca w budżecie i sprawozdaniu, wówczas nie tylko przewidywania budżetowe dałyby wyniki dokładniejsze, ale dochody z różnych przewozów mogłyby być przez zainteresowane czynniki dyskutowane, rozważane, a z tych rozważań zrodzić by się mogły często postanowienia twórcze i korzystne.

Jeżeli nawet właściwy referent Ministerstwa miał szczegółowe dane o przewiezionych ilościach oraz o dochodach z przewozów różnego rodzaju podróżnych i towarów, jeżeli te dane badał, to czemu o tak ważnych, bodaj najważniejszych elementach gospodarki, miał wiedzieć tylko on sam?

Lakoniczność dochodowej części budżetu P. K. P. była po prostu uderzająca: prawie miliardowy budżet dochodów z przewozów bywał zreferowany w kilkudziesięciu wierszach druku.

Układ preliminarza dochodów w globalnych cyfrach nie tylko prowadził do fatalnych, nieświadomych zniekształceń budżetu, ale ułatwiał jeszcze gorsze, bo świadome manipulacje jego cyframi.

Dalsze opracowanie danych statystyki odbywało się pod wspomnianym już poprzednio naciskiem Ministerstwa Skarbu, które dążyło do wykazania na papierze pomyślnego stanu finansów, zrównoważonego budżetu państwowego oraz do wyciśnięcia z P. K. P. możliwie wysokiego przelewu. W tym celu narzucało ono kolejom dowolne, wygórowane dochody z przewozu.

Manewr ten był nieskomplikowany. Budżetowe dochody są iloczynem przewidywanych pasażero- i tono-kilometrów przez przeciętny wpływ z przewiezionej jednostki. Wystarczało trochę nieusprawiedliwionego optymizmu przy ocenie koniunktury gospodarczej i jej rozwojowej tendencji, aby zarówno ilości przewozów, jak jednostkowe wpływy — wbrew wskazówkom statystyki i życia — wyśrubować do potrzebnej wysokości. Dochody kolejowe wzrastały na papierze odpowiednio do nich i pozwalały obciążać koleje większymi przelewami do skarbu państwa.

Rzecz inna, że zapreliminowane fantastyczne dochody nie mogły następnie być osiągnięte, zaś wysoki przelew, albo w ogóle nie miał miejsca, albo wymagał ograniczeń po stronie rozchodowej budżetu, wymagał zmniejszenia kosztów obsługi i utrzymania kolei poniżej dopuszczalnej normy.

Budżet dochodów powinien być gruntownie zreformowany.

Dochody z przewozu osób mogą być bez żadnego trudu rozdzielone na następujące grupy: przewóz w ruchu bliskim (podmiejskim), przewóz w trzeciej klasie w ruchu dalekim, oraz przewozy w klasach pierwszej i drugiej. Oddzielnie mogą być zarachowywane opłaty dodatkowe za przejazdy w pociągach pośpiesznych i szybkobieżnych wagonach motorowych.

Jeszcze większą wagę przywiązuję do podzielenia każdej z powyższych zasadniczych grup na sześć dodatkowych (w razie potrzeby ilość ich można by przy dziesiętnym układzie mianownictwa doprowadzić do dziesięciu). Jedna z tych grup dodatkowych przewidywałaby przejazdy według taryfy normalnej. Jedną proponuję poświęcić przejazdom obecnie bezpłatnym, których koszty — według mojej koncepcji — powinny ponosić instytucje, udzielające swym pracownikom tego prawa — zaczynając od poszczególnych służb kolejowych. Zagadnienie wysokości i sposobu regulowania tych opłat omówię dalej.

Cztery pozostałe grupy dotyczyłyby przejazdów ulgowych — każda z nich — w granicach: 75 — 100%; 50 — 75%; 25 — 50%; oraz poniżej 25% normalnej ceny biletów. W razie potrzeby możnaby wydzielić przejazdy robotników do pracy i młodzieży szkolnej.

W dziale przewozu towarów proponuję rozróżnianie przewozów przesyłek pośpiesznych, drobnicy, całowagonowych oraz masowych (tzn. od 20 wagonów wzwyż w jednej przesyłce). W każdej z powyższych grup przewiduję oddzielne paragrafy budżetu dla ośmiu klas taryfowych. Pozostałe dwa paragrafy przeznaczyłbym dla kolejowych przesyłek gospodarczych i dla przesyłek wojskowych.

Każdy paragraf zawierałby 10 pozycyj dla udzielanych ulg nadzwyczajnych, przez co dochody mogłyby być preliminowane — w razie potrzeby — aż w kilkudziesięciu odrębnych pozycjach.

Zaznaczam, że opracowania statystyki przewozowej pozwalają na podobne zróżniczkowanie przewozów bez większego nakładu pracy; natomiast korzyści, płynące z podobnej przejrzystości skutków polityki taryfowej, są zupełnie oczywiste.

3. Budżet rozchodów.

Dalszym zadaniem prawidłowego budżetu jest ustalenie związku ilościowego i wartościowego pomiędzy sprzedanymi pasażero - i netto - tono - kilometrami, a różnego rodzaju czynnościami, które musimy wykonać w celu wyprodukowania sprzedanych usług przewozowych, oraz rozchodami, które te czynności wywołują.

Czynności, związane z wykonaniem różnego rodzaju przewozów, są bardzo zróżniczkowane, a jednak wszystkie one pozostają — albo powinny pozostawać — w określonym wzajemnym stosunku.

Wykonanie pasażero - lub tono - kilometra netto, pociąga za sobą potrzebę uruchomienia pewnej ilości pociągo - kilometrów, wagono - osio - kilometrów lub tono - kilometrów brutto.

Uruchomienie pociągo - kilometra wymaga pewnego nakładu środków służby przewozowej na szlaku i na stacjach; obok tego zaś — dostarczenia przez służbę pociągową odpowiedniej ilości parowozo - godzin i wagono - lub wagono-osio - dni, oraz obsłużenia również określonej ilości parowozo- i wagono-osio-kilometrów.

Przygotowanie taboru do pracy polega na wykonaniu — przez służbę pociągową oraz naprawy taboru — czynności obsługi i naprawy w ilościach, zależnych dosyć dokładnie od przebiegu taboru.

Prace służb przewozowej, pociągowej i innych zmuszają służbę drogową do utrzymywania urządzeń stałych, których ilość i zużycie odpowiadają również w ogólnych zarysach wielkości przebiegu, a więc i przewozów. Jeżeli w tym dziale kolejnictwa zachodzi najczęściej rozbieżność pomiędzy wydatkami służby a wielkością przewozów, to jej przyczyną jest nadmierna rozbudowa urządzeń kolejowych, nastawiona na większe przewozy od wykonywanych w rzeczywistości.

Prace i rozchody służb zasobów i administracyjnej są również związane pośrednio z wielkością przewozów zależnością, która oczywiście, jest jeszcze dalsza od stosunku proporcjonalności.

Przy przewozach wielkich, przy pełnym wykorzystaniu sprawności kolei powstaje pomiędzy przewozami i całokształtem rozchodów stosunek, bardzo zbliżony do proporcjonalności, trudno go natomiast doszukiwać się w każdym poszczególnym składniku rozchodów. Nie ma go wcale, kiedy sprawność kolei jest źle wyzyskana.

Wówczas jednak, pomiędzy przewozami a każdą pozycją rozchodową istnieje stosunek, który może być z praktycznie wystarczającą ścisłością wyrażony przytoczonym już poprzednio wzorem $\mathbf{k} = \mathbf{s} + \mathbf{ax}$, gdzie $\mathbf{k}$ jest — w danym razie — wysokością pozycji rozchodowej, $\mathbf{x}$ — oznacza wielkość przewozów, zaś $\mathbf{s}$ i $\mathbf{a}$ — są to współczynniki różne dla każdej pozycji budżetu.

Określenie wysokości tych współczynników wymaga kilku lat ustalonej techniki budżetowej i pracy w ustalonych warunkach gospodarczych, ale następnie ułatwia znakomicie prawidłowe sporządzanie budżetu.

Znacznie łatwiej byłoby określić współczynniki wzoru tej samej postaci, w którym $\mathbf{k}$ byłoby ilością czynności, zawartych w danej pozycji budżetowej, ponieważ wówczas zostałby wyeliminowany wpływ cen lub kosztów jednostkowych tych czynności.

Polska praktyka budżetowa była daleka od operowania przy obliczaniu czynności i rozchodów jakimikolwiek współczynnikami. Nawet pomiędzy pierwszymi wyrazami szeregu zjawisk, połączonych związkiem przyczynowym, nawet pomiędzy przewozami a przebiegiem taboru trudno byłoby doszukać się w naszych budżetach racjonalnej współzależności.

Przy układaniu budżetu można stosować dwie metody. Jedną z nich możnaby nazwać statystyczną, drugą zaś — kalkulacyjną.

Według metody statystycznej, zarówno ilość jednostek, jak ich cena sprzedażna lub koszt jednostkowy, zostają wyznaczone na podstawie doświadczenia poprzednich okresów gospodarczych, ujętego w danych statystyki i rachunkowości.

Metoda kalkulacyjna wymaga za każdym razem ułożenia programu pracy we wszystkich szczegółach, oraz technicznego i gospodarczego kalkulowania kosztu jednostki.

W praktyce kolejowej obydwie metody są stosowane równolegle i uzupełniają się nawzajem. Pewne działy budżetu, np. budżet dochodów, opierały się prawie wyłącznie, chociaż u nas dosyć nieudolnie, na danych statystyki. Budżet inwestycyjny jest rezultatem niemal wyłącznie przewidywań i kalkulacji. Większość działów opiera się na obu podstawach, z większą lub mniejszą przewagą jednej z nich.

Zmiany, które z biegiem czasu zachodzą w ilości pracy przewozowej, w programach działalności, w cenach materiałów oraz robocizny i w płacach personelu, w wyposażeniu technicznym, metodach pracy itd — uniemożliwiają racjonalne stosowanie samej tylko metody statystycznej.

Odwrotnie, wyrozumowanie ilości robót i kosztów jednostkowych dla bardzo licznych pozycyj budżetowych bez uciekania się do wskazań lat ubiegłych byłoby pracą niezwykle żmudną, prawie niewykonalną, a w dodatku — w wielu przypadkach — niepotrzebną.

W każdym razie, moim zdaniem, metody statystycznej u nas nadużywano, kalkulacji nie dawano wiary lub żałowano na nią zachodu i pracy. Rozrzutność w latach ubiegłych była najlepszą legitymacją do uzyskania środków w latach następnych. Oszczędność wywoływała skutki odwrotne. Czynniki, decydujące o budżecie, nie zawsze chciały, a czasem i nie potrafiły zrozumieć i ocenić wywodów kalkulacji. Używano jej tylko do uzasadnienia różnic pomiędzy dawnymi wynikami, a nowymi przewidywaniami.

Ze względów praktycznych trzeba się godzić z metodą statystyczną przy budżetowaniu, jako z zasadą, natomiast prawidłowa kalkulacja powinna systematycznie kontrolować wyniki statystyki i znajdować posłuch przy krytycznym badaniu preliminarza budżetowego.

Oczywiście, program statystyki powinien odpowiadać formie budżetu i rachunkowości; treść zaś statystyki — podawać dane dokładne, a już w każdym razie wolne od umyślnych, świadomych zniekształceń.

W naszkicowanym przeze mnie zarysie schematu zarachowania budżetowego przeprowadziłem daleko idące zróżniczkowania pozycyj rozchodowych, nie zatrzymując się przed ich znacznym pomnożeniem. Uczyniłem to w tym celu, aby każdy obiekt, czy grupa obiektów, każda czynność, czy grupa czynności miała swoje odrębne miejsce, aby miała oddzielne uzasadnienie co do ilości i co do jednostkowego kosztu, aby każda była oparta na własnym podkładzie statystycznym. Statystyka budżetowa powinna prowadzić ewidencję przedmiotów, prac i zjawisk odpowiednio do tego schematu, dla każdej pozycji oddzielnie, ażeby sporządzenie budżetu ułatwić i uczynić dokładnym.

Mało tego. Trudno byłoby kalkulować, albo opierać się na tak ogólnym materiale statystyki, jakim jest parowozokilometr, kilometr toru, metr sześcienny budynku itp.

Wagono-osio-kilometry lub wagono-dnie towarowe, rozbite na dalsze dziesięć grup wagonów, pozwolą określić dla każdej z grup dokładne spółczynniki kosztów ich przebiegu lub dostarczenia.

Dzieląc domy mieszkalne na dziesięć odmian i podając dla każdej z nich inne normy utrzymania na metr sześcienny w ciągu roku, również będziemy mogli preliminować dosyć ściśle ich koszty utrzymania.

Trudno kalkulować koszt parowozogodziny, nie posiadając bliższego określenia, o jaki parowóz chodzi. Parowozogodzina parowozu osobowego jednej z dziesięciu grup będzie już pojęciem dosyć dokładnym.

I kilometry toru głównego rozbite na dziesięć klas pozwolą rozróżnić warunki różnych typów linii, od najbardziej obciążonej magistrali do podrzędnej wąskotorówki.

Podzielone w dziesiętnym systemie zjawiska można umieszczać oddzielnie w budżecie, w jego podpozycjach, można je również przy pomocy racjonalnych spółczynników sprowadzać do pewnych normalnych typów zastępczych. — Wybór sposobu jest kwestią drugorzędną.

Nasz budżet dawał tak mało strawy duchowej kierownictwu służb, że prowadziły one do zaspokojenia swych potrzeb statystykę zupełnie oderwaną od budżetu i rachunkowości. Odpowiednie przekształcenie i uporządkowanie statystyki są oczywiście konieczne.

Normy techniczne zużycia materiałów robocizny, personelu i innych elementów kosztów powinny być zupełnie pewne, ścisłe, kontrolowane w sposób, zapewniający ich wiarogodność. Niektóre z nich, a nawet znaczna ich część nie może być nadal opierana na danych dotychczasowej praktyki. Muszą one być sprawdzone przy zastosowaniu nowoczesnych metod organizacji pracy. Inne są zbyt ogólnikowe, nie uwzględniają różnorodnych warunków, inne wreszcie są po prostu przypadkowe, a nawet czasem nierzetelne.

4. Przejrzystość wyników eksploatacji.

Następne zapytanie, które jednostka gospodarująca ma prawo skierować do swego budżetu, dotyczy wyników eksploatacji. Wyniki eksploatacji znajdują wyraz w stosunku pomiędzy dochodami i rozchodami. Stosunek arytmetyczny między nimi daje nam nadwyżkę eksploatacyjną, stosunek zaś geometryczny rozchodów do dochodów eksploatacyjnych nazywamy spółczynnikiem eksplotacji. Jest to określenie, którym do pewnego stopnia zastępuje się w kolejnictwie prawidłowsze i wyrazistsze pod względem handlowym pojęcie rentowności.

Jeżeli pominiemy wszystkie zastrzeżenia, które zrobiłem w poprzednich wywodach w stosunku do dokładności obliczenia dochodów i rozchodów kolejowych, jeżeli byśmy nawet chcieli przyjmować za realne umieszczane w budżecie i sprawozdaniu sumy dochodów i rozchodów, to nie wygralibyśmy na tym wiele. Budżet P. K. P. daje o rozchodach i dochodach dokładne dane tylko dla całej sieci i umożliwia obliczenie ich nadwyżki eksploatacyjnej i współczynnika eksploatacji.

Natomiast nikt nie byłby w stanie bez długich i niedokładnych obliczeń, (których zresztą nikt zdaje się nie robił) odpowiedzieć na zapytanie, co kosztuje pewien dział gospodarki, chociażby należał do najważniejszych, naprzykład naprawa taboru.

Chociaż bowiem paragrafy 1—4 rozdziału piątego działu drugiego budżetu (cytuję preliminarz na r. 1936) zamykały się łączną sumą 115 milionów złotych, suma ta — wbrew brzmieniu treści tych paragrafów — kosztów naprawy taboru bynajmniej nie wyczerpywała.

Ażeby zbliżyć się nieco do prawdy, należałoby powyższą sumę powiększyć o odpowiednią część następujących rozchodów:

a) koszty dyrekcyj eksploatacyjnych	29,2 mil. zł.
b) koszty służby sanitarnej	11,4 „ „
c) koszty służby zasobów	4,4 „ „
d) rozchody wspólne	48,5 „ „
e) emerytury	97,8 „ „
łącznie	191,3 mil. zł.

Już ta suma daje przy proporcjonalnym podziale 35% dodatku do wymienionej powyżej sumy 115 milionów złotych. A przecie to jeszcze nie wszystko, ponieważ w związku przyczynowym z naprawą taboru pozostają następujące bardzo poważne rozchody, jak to:

f) koszty utrzymania Ministerstwa Komunikacji w jego charakterze Generalnej Dyrekcji Kolei;

g) koszty utrzymania budynków, torów i urządzeń warsztatowych, obciążające służbę drogową;

h) podatek dochodowy i opłaty na Fundusz Pracy od uposażeń pracowników;

i) koszty bezpłatnych i ulgowych przejazdów pracowników;

j) oprocentowanie kapitału i bieżące odsetki od zadłużenia;

k) amortyzacja budynków i urządzeń;

l) podatki: dochodowy, przemysłowy i inne.

Odpowiednia część tych rozchodów powiększa rzeczywiste koszty naprawy taboru, które dzięki temu jeszcze dalej odbiegają od podanej w budżecie sumy. Zdaje się jednak, że niewiele osób z zarządu kolejowego zdaje sobie z tego sprawę.

A jest to tylko przykład, nie żaden wypadek odosobniony. Te same rozważania co do kosztów ogólnych, które są odłączone od poszczególnych pozycyj rozchodowych i toną w ogólnej masie budżetu, można zastosować do każdej pozycji. W takich warunkach cyfry budżetu tracą realne znaczenie i nie mogą przynosić pożytku przy kierowaniu przedsiębiorstwem.

Jeszcze mniejsza jest waga gatunkowa tych cyfr skutkiem omówionej już poprzednio rozbieżności pomiędzy sumą, wstawioną do budżetu, a kosztem — jeżeli nawiązać do rozpatrzonego przed chwilą przykładu — takiej naprawy taboru, która by odpowiadała potrzebie, to jest jego zużyciu w danym roku gospodarczym, przy przewidywanym na ten rok przebiegu.

Różnice pomiędzy budżetem rzeczywistym, składanym do zatwierdzenia najwyższym władzom państwowym, budżetem raz sutym, innym razem oszczędnościowym — a budżetem normalnym, odpowiadającym utrzymaniu majątku kolejowego w dobrym stanie, różnice te — mogą iść w dziesiątki procentów. Ale trudno i daremnie szukać w budżecie jakiejkolwiek podstawy do wykrycia tych różnic.

Jeżeli nawet globalnym cyfrom rozchodów budżetowych nie można było dawać wiary, jeżeli podział globalnej sumy pomiędzy podstawowe zadania gospodarki był niemożliwy, jeżeli istniała tylko ograniczona możność rozdzielenia rozchodów pomiędzy okręgi dyrekcyjne, to z podziałem dochodów rzecz przedstawiała się jeszcze gorzej.

Dochody wpływały do wspólnego kotła całej kolejowej sieci i pomiędzy jej okręgami nie było nie tylko rozliczenia, ale nawet orientacyjnego, przybliżonego oszacowania tego udziału, który okrąg brał w całokształcie dochodów.

Nie prowadziły również odrębnej gospodarki dochodowej główne gałęzie służbowe. Uważam, a dalej do tego zagadnienia powrócę, że każda z tych gałęzi musi być świadoma wyników swojej gospodarki i musi być w stanie krytycznie ją rozważać.

Mniej wagi przywiązuję do rozliczeń międzyokręgowych, jednak jestem za tym, aby dochody były przynajmniej szacunkowo zaliczane okręgom, które w ich powstaniu brały udział, tak aby każdy z nich mógł określić swą nadwyżkę lub niedobór, swój przybliżony spółczynnik eksploatacji oraz swoją rentowność i w ten sposób kontrolować swoją gospodarkę.

Miałoby to bardzo ważne znaczenie przy układaniu programu rozbudowy naszej sieci, oraz przy ustalaniu odrębnych metod gospodarki na normalnie obciążonych sieciach Zachodu i wschodnich liniach pionierskich.

Takie rozliczenia nie pociągają za sobą jakichś większych trudności — okręgi kolejowe w Niemczech rozliczały szacunkowo swój udział w ogólnej pracy, dochodach i rozchodach.

Urzędowi państwowemu może wystarczać proste zliczenie dochodów i rozchodów oraz porównanie ich z przewidywaniami. Nie prowadzi on tak wielkiej gospodarki, jak przedsiębiorstwo kolei państwowych, ma w zasadzie niewiele, poza resortem skarbowym i pocztą — dochodów. Może zadowolnić się stosunkowo prostym schematem budżetowym. (Przypominam, że mówię tu o gospodarce przedwojennej).

Przedsiębiorstwo handlowo-przemysłowe nie może się ograniczać samą rejestracją swoich wyników. Prowadzi ono nieraz bardzo skomplikowaną rachunkowość, ale też chce mieć z tej kosztownej czynności pełny pożytek.

Przed rachunkowością kolejową — której budżet jest główną podstawą — należy otworzyć analogiczne, obszerne i pożyteczne zadanie, a odpowiednio do tego zadania wyposażyć ją w środki. Niech kosztuje nas więcej, ale niech daje za to coś. Niech przestanie być środkiem formalnej kontroli, niech wniknie w istotę zarachowywanych zjawisk.

Musi ona oświetlać udział różnych przewozów w dochodach i rozchodach kolei oraz znaczenie ich w całokształcie gospodarki kolejowej.

Musi dawać podstawy do rzeczowej kontroli gospodarki różnych gałęzi służbowych i ich jednostek, dawać możność porównywania ich wyników w przestrzeni i czasie, musi przeciwstawiać nakład środków osiągnięciom i wykrywać pomiędzy nimi wszelką dysproporcję.

Musi szybko i wyraźnie wskazywać, jak chore punkty gospodarki, tak drogi do jej uzdrowienia.

Tylko taka rachunkowość, tylko taki budżet będą w ręku gospodarza skutecznym narzędziem pracy, nie zaś mało co tańszym, uciążliwym i mało użytecznym skorowidzem dowodów kasowych.

Budżet powinien zróżniczkować przewozy, otworzyć nam oczy na dochodowość ich różnych grup, powinien powiązać mocno i logicznie rozchody z wykonaną produkcją, dać trwałe podstawy do przewidywania rozchodów i do ich kontroli, powinien dać wielkim jednostkom rodzajowym i terytorialnym niezależną i całkowitą rachunkowość, powinien zaprowadzić i ułatwić ich rozliczanie się ze wzajemnych świadczeń, powinien wykrywać nieomylnie dokonane gospodarcze błędy

Budżet nie ma prawa, nie powinien dawać szkodliwych fikcyj zamiast realnych, wartościowych danych.

5. Klasyfikacja rozchodów według ich celu, rodzaju i miejsc powstania.

Aby budżet i rachunkowość mogły spełniać nakreślone im wyżej zadanie, należy porównać sposób zarachowania dochodów i rozchodów kolejowych z rachunkowością przemysłową oraz tam poszukać lepszych, właściwych wzorów.

Nowoczesna rachunkowość przemysłowa, badając koszty produkcji, stawia sobie następujące główne zapytania:

1) w jakim celu poniesiono dany koszt;
2) jaki jest rodzaj danego kosztu;
3) gdzie koszt został poniesiony.

Określenie celu, w jakim poniesiono pewien wydatek, jest w zakładzie przemysłowym dosyć łatwe. Takim ostatecznym celem jest wykonanie przedmiotu wchodzącego w zakres produkcji i sprzedaży zakładu, czy to będzie sztuka płótna, czy zamówiona partia szyn, czy wagon kolejowy. Na każdą taką jednostkę, lub grupę jednostek zakład wystawia wewnętrzne zamówienie fabryczne. Wykonanie zamówienia staje się konkretnym celem, z którym się wiążą następnie wszystkie ponoszone wydatki.

Jednak i w łonie dużego zakładu istnieją — obok oddziałów produkcyjnych — grupy pomocnicze, które je obsługują, które również mają cele swojej działalności. A przecież cele te — z punktu widzenia całości zakładu — nie są już celami, tylko środkami ich osiągnięcia. Takim celem, zdegradowanym do pojęcia środka, jest np. produkcja energii elektrycznej lub cieplnej we własnej siłowni; konserwacja budynków zakładu przez grupę budowlaną, utrzymanie maszyn i narzędzi przez narzędziownię itd.

W przypadku kolei zagadnienie komplikuje się znacznie. Koleje są zlepkiem licznych współpracujących przedsiębiorstw, świadczących sobie nawzajem usługi.

Oczywiście, celem ostatecznym jest i w tym przypadku sprzedawany produkt: pasażero - lub tono - kilometr netto, wszystkie zaś pozostałe, bliższe cele rozchodów są tylko środkami osiągnięcia celu ostatecznego. Środkami są pociągo- i parowozo- kilometry, obsługa stacyj, utrzymanie toru i budynków naprawa toru itd.

Rozpatrując oddzielnie gospodarkę głównych służb, stwierdzamy jednak, że to — co dla całości przedsiębiorstwa jest tylko środkiem — jest dla służby istotnym celem. W łonie zaś pewnej gałęzi służbo-

wej jakaś czynność może być raz uważana za cel, innym razem za środek.

Tak naprzykład, celem głównym, a raczej jednym z celów głównych służby pociągowej jest dostarczanie służbie przewozowej potrzebnej ilości parowozogodzin lub wagonodni. Środkami osiągnięcia tego celu są, oprócz posiadanego taboru: personel drużyn i parowozowni, paliwo, smary, woda, naprawnie taboru itd.

Dla służby przewozowej parowozogodziny i wagonodni są tylko poszczególnymi środkami wykonania — przy ich pomocy oraz przy użyciu innych, własnych środków — pociągokilometrów, jako celu pośredniego, zaś tonokilometrów netto lub pasażerokilometrów, jako celu ostatecznego.

Jednocześnie, w łonie służby pociągowej dostarczenie paliwa, wody lub prądu może być uważane za cel, do którego osiągnięcia trzeba użyć dalszych środków: personelu, urządzeń, energii, a także dostarczanych przez służbę przewozową tonokilometrów, które w danym przypadku oraz z punktu widzenia służby pociągowej należy uważać tylko za środek.

W rachunkowości kolejowej nie spotykamy dotychczas rozróżnienia kosztów, jako celów i jako środków. Budżet podaje nam tylko, bardzo liczne, niepowiązane ze sobą cele, traktowane samoistnie. Takimi samoistnymi celami są zarówno utrzymanie rozmaitych urządzeń drogowych i taboru, jego obsługa, jak utrzymanie olbrzymiego personelu, który jest przecie oczywistym środkiem, a nawet są takimi celami oddzielne elementy utrzymania personelu: umundurowanie, kształcenie, lecznictwo, emerytury itd.

Jest to jedna z głównych przyczyn, dlaczego żadna, nawet najważniejsza lub najogólniejsza pozycja budżetu, nosząca często nazwę wielkiego działu pracy, nie daje bezpośrednio odpowiedzi na zapytanie, jakiż jest rzeczywisty koszt podanej w niej czynności.

Oczywiście, ułożenie takiego budżetu, aby każda czynność była z punktu widzenia kosztów całkowicie oświetlona i ostatecznie oceniona, jest praktycznie niewykonalne, natomiast można i należy żądać od budżetu i rachunkowości takiego ustroju, aby koszty głównych celów służb były zupełnie dokładnie wycenione, zaś koszty celów pośrednich, pomocniczych mogły być przez dalszą analizę z dostateczną dokładnością tak oszacowane, aby mogły służyć do następnych rozważań i wniosków gospodarczych.

Jako próbę i pierwsze przybliżenie takiego układu budżetu, jako materiał do dalszej dyskusji, przedstawiam w obszernym zarysie — nadającym się do uproszczeń — schematy budżetowe traktowanych odrębnie służb: drogowej, pociągowej i administracyjnej, a także służby przewozowej, która jest generalnym odbiorcą wielkich świadczeń poprzednich służb oraz sprzedaje owoce pracy kolei ich użytkownikom.

Służby naprawy taboru oraz zasobów, które traktuję jako pomocnicze przedsiębiorstwa kolei, a które są swym charakterem zupełnie zbliżone do normalnych przedsiębiorstw przemysłowych lub handlowych oraz powinny mieć zupełnie odrębne budżety — na razie pomijam.

W projektowanych zarysach budżetu każdy dział pracy ma odrębne miejsce, a więc w służbie drogowej: podtorze, nawierzchnia, budynki, zabezpieczenie i łączność. W służbie pociągowej: lokomotywy, wagony osobowe, wagony towarowe, urządzenia mechaniczne oraz świadczenia na rzecz innych służb, jak to dostarczenia prądu, wody, paliwa itp. W służbie administracyjnej: ogólne koszty przedsiębiorstwa, koszty ogólno-personalne, emerytalne, opieki sanitarnej, ogólno-rachunkowe i obrony prawnej. W służbie przewozowej: ruch osobowy na szlaku, ruch osobowy na stacjach, ruch towarowy na szlaku, ruch towarowy na stacjach, przetaczanie wagonów towarowych, czynności ogólno-handlowe, ekspedycja osób, bagażu, poczty i przesyłek ekspresowych, ekspedycja towarów, gospodarka bocznic oraz przedsiębiorstw dowozowych i odwozowych.

Każdy dział pracy przyjmuje po stronie rozchodów w bardzo znacznym stopniu obciążenie wszystkimi kosztami, które mogą być bezpośrednio, albo pośrednio — drogą podziału — zarachowane.

Obok tego przewiduję dla każdej ze służb działy rozchodów ogólnych, przyjmujące koszty, które nie mogą być od razu zarachowane na właściwy dział, powinny zaś być następnie doliczane do kosztów działowych na podstawie dalszej repartycji. Po stronie dochodów są obliczone pełne koszty każdego z powyższych działów służby (oprócz przewozowej) po dokonanej repartycji. Koszty te mają być bezpośrednio zaliczane każdej ze służb, korzystającej z usług, często z podziałem na różne cele służby użytkującej. Dochody służby przewozowej są od razu rozbite pomiędzy różne rodzaje przewozów, jak już o tym mówiłem wyżej.

Proponowany układ budżetu daje rzecz bardzo istotną. Daje wyczerpującą odpowiedź, ile kosztuje każdy z co najmniej dwudziestu pięciu działów pracy i to nie tylko w jego własnych bezpośrednich kosztach, ale również w tych kosztach, którymi obciążają go inne działy pracy za swoje świadczenia.

Jeżeli się zauważy, że dotychczasowy ustrój budżetu dawał nam z trudem odpowiedź — i to odpowiedź z gruntu błędną — ile nas kosztowała eksploatacja kolei i wszystkie przewozy, jako całość, nie trudno stwierdzić, jaka jest różnica i jaka stąd może być korzyść.

Jeżeli dotychczas odpowiedzialnym za całość gospodarki mógłby być tylko sam Minister Komunikacji, to za różne działy tej gospodarki nie mógł odpowiadać nikt, ponieważ nie było sposobu wykazać, jakie były rzeczywiste wyniki danego działu oraz jaki był wpływ innych działów wywierany na nie.

Przy proponowanym układzie nie tylko każdy z naczelników służb, ale nawet każdy kierownik działu ma wszelkie dane do krytycznej oceny własnego gospodarowania, ma dane do planowania swojej pracy i do przewidywania jej wyników. Jednocześnie przełożone władze mogą zupełnie dokładnie odnaleźć miejsce niedomagań gospodarczych i ich przyczyn, a więc mogą łatwiej i prędzej zło usunąć.

W ten sposób znaleźliśmy w łonie głównych służb kolejowych dwadzieścia kilka pierwszorzędnych celów gospodarki, które — razem wzięte — służą celowi głównemu — wykonaniu przewozów. Widzimy

w schemacie zarachowania, że każdy z celów pierwszego rzędu dzieli się na nowe kilka lub kilkadziesiąt celów dalszych rzędów. Każdy z tych celów obejmuje wykonanie pewnych czynności w okresie gospodarczym. W ten sposób znaleźliśmy to, co w przedsiębiorstwie przemysłowym jest również celem i zostaje ujęte pod nazwą wewnętrznego zamówienia fabrykacyjnego.

Drugie zapytanie głosi, jaki jest rodzaj kosztu.

Zakłady przemysłowe, analizując rozchody, wyróżniają przede wszystkim te koszty, które są wywołane wykonaniem tylko jednego zamówienia, a z tego powodu mogą być bezpośrednio i w całości zarachowane na ciężar tego zamówienia. Takie koszty noszą nazwę kosztów bezpośrednich. Należy do nich zwykle robocizna zużyta na wykonanie zamówienia, należą materiały wytwórcze, rzadziej również i pomocnicze, oraz nieliczne pozycje innego rodzaju kosztów, które powstały na skutek wykonania tylko jednego zamówienia.

Inne koszty, które powstają w związku z wykonaniem więcej niż jednego zamówienia, a skutkiem tego nie mogą być od razu i w całości zaliczone, noszą nazwę kosztów ogólnych, wspólnych lub generalnych. Koszty ogólne każdego rodzaju są przez pewien czas gromadzone, a następnie rozdzielane pomiędzy wszystkie zamówienia, których dotyczą.

Rachunkowość przemysłowa rozróżnia kilka grup kosztów ogólnych, które czasem różnie się nazywają. Są to: koszty ogólno-administracyjne, ogólno-handlowe, finansowe lub bankowe, ogólno-fabryczne, ogólno-warsztatowe itd.

W każdej z powyższych grup następuje dalszy podział kosztów ogólnych na rodzaje, których łączna ilość mieści się zwykle w ramach jednej setki, zaś cyfrowe oznaczenie wymaga dwóch znaków dziesiętnych.

Z końcem miesiąca każde zamówienie fabrykacyjne, zakończone lub trwające dalej, zostaje obciążone kosztami bezpośrednimi w rzeczywistej wysokości, zaś kosztami ogólnymi różnego rodzaju w tej części, jaka wynika z podziału stosunkowego, opartego na różnych kluczach, wykalkulowanych dla każdego rodzaju kosztów.

Charakter kont celowych, które przedstawiłem poprzednio, jako nadające się do użytku kolejowego, jest inny niż w fabryce. Konto celowe w budżecie kolejowym przyjmuje koszty wykonywania pewnej grupy czynności w ciągu roku sprawozdawczego, nie zaś jak tam — koszty wykonania pewnego dzieła, pewnego zamówienia fabrykacyjnego, co zresztą nie przeszkadza służbom fachowym prowadzić dalszą analizę konta, ani dzielić koszty pomiędzy różne wykonywane obiekty lub czynności.

Oprócz tego, proponowany schemat przewiduje odrębne konta celowe dla różnych kosztów ogólnych, które tam mogą być preliminowane i w całości zaliczane, z tym że ich dalszy rozdział pomiędzy różne pozycje pozostawiony jest zainteresowanym służbom.

Skutkiem tego zagadnienie kosztów ogólnych znacznie się upraszcza, zaś podział kosztów na ogólne i bezpośrednie nie ma istotnego znaczenia w momencie zarachowania rozchodów.

Mianownictwo budżetowe powinno wskazywać, jakie rozchody, na jakie pozycje budżetu należy zaliczać. Dalsze przepisy muszą określać, jak należy rozdzielać koszty ogólne pomiędzy różne pozycje i jak wystawiać zaliczenia międzysłużbowe.

Bardziej istotny jest taki dalszy podział celowych pozycyj budżetowych, abyśmy otrzymywali szybką odpowiedź nie tylko na zapytanie, ile wynosi łączny koszt pozycji celowej, ale również, z jakich różnych elementów ten koszt się składa, jaka jest wartość każdego z tych elementów, każdego ze środków osiągnięcia danego celu.

Mając już te dane dla wszystkich kont celowych, możemy bez trudu, przez proste sumowanie określić, jaki jest łączny koszt każdego z tych różnych środków, zużytych przy osiągnięciu wszystkich celów, lub pewnej grupy celów. Ważne, na przykład, jest nie tylko wiedzieć, ile kosztują wszystkie emerytury P. K. P., ale także jaki jest udział emerytur w koszcie obsługi parowozów. Możemy się interesować, jaką wartość w tym samym koszcie stanowi koszt druków służbowych, a także ile kosztują wszystkie druki służbowe służby pociągowej albo na P. K. P. łącznie.

W tym celu dajemy w klasyfikacji rodzajowej rozchodów emeryturom symbol 26, drukom zaś służbowym 71, i pod tymi liczbami włączamy emerytury i druki do każdej pozycji budżetu P. K. P., w której te rodzaje kosztów wchodzą w skład kosztów celowych.

Dotychczasowy system dawał łączną wysokość rozchodów osobowych na pewien rozdział budżetu, ale nie dzielił ich pomiędzy różne paragrafy i pozycje budżetu, a także nie wykazywał wszystkich związanych z utrzymaniem personelu ubocznych kosztów. Były one albo rozrzucone po różnych rozdziałach budżetu, albo ukryte i dla analizy niedostępne — jak np. koszty dostarczania pracownikom mieszkań służbowych — albo w ogóle zupełnie pomijane, jak koszty bezpłatnych przejazdów pracowników i ich rodzin.

Ponieważ przy proponowanym układzie budżetu koszty personalne zostają w niektórych przypadkach rozrzucone po różnych pozycjach budżetu, należy je ponownie zgrupować do użytku służby na wspólnych tabelach etatów. Etaty mogą być umieszczone w kolejności pozycyj budżetowych lub inaczej. Ważne jest natomiast, aby sumy płac, zawarte w tabelach etatów, równoważyły się z sumami tychże płac we wszystkich pozycjach budżetu służby. Podobnie można postąpić, w razie potrzeby, i z innymi rodzajami kosztów.

Załączona do schematu budżetowego tabela rodzajowej klasyfikacji kosztów wymienia w stu pozycjach odrębnie wszystkie główne rodzaje kosztów personalnych, ogólno-zakładowych oraz materiałowych, które należy wykazywać oddzielnie w dotyczących pozycjach celowych.

Taki podział pozwala łatwo dać odpowiedź na zapytanie, ile kosztuje w każdej dziedzinie jakiś rodzaj wydatków personalnych, ogólno-zakładowych, wreszcie pozwala zaliczać oddzielnie koszty niektórych głównych materiałów.

Oprócz tego, w kosztach różnego rodzaju mogą znajdować się elementy, odniesione do jednej z dzie-

sięciu podstawowych grup, podanych również w załączniku wraz z objaśnieniem ich znaczenia.

Gdyby każda rubryka grup podstawowych miała zastosowanie do wszystkich szczególnych rodzajów kosztów, wówczas ilość różnych możliwych kosztów wynosiłaby około tysiąca.

Rzeczywistość jest daleka od tego i ilość trójcyfrowych symboli będzie znacznie mniejsza.

Krzyżowy układ schematu budżetowego, w którym obok pionowego podziału kosztów na szczegółowe pozycje celowe — widzimy ich również szczegółową poziomą analizę podług rodzajów, daje maksimum przejrzystości w rozchodach.

To co dotychczas gromadziło się w załącznikach do budżetu, co było schowane w księgach gospodarczych służb, co było w razie potrzeby niedokładnie i mozolnie wydobywane na jaw ciężką pracą działów gospodarczych i biur kosztów własnych, co zwłaszcza — trzeba to przyznać — najczęściej pozostawiano w cieniu, w kompletnym zapomnieniu, to każdy administrator znajdzie tutaj w budżecie, księgowości lub sprawozdaniu — obliczone systematycznie i dokładnie.

Trzecim kryterium podziału kosztów w przedsiębiorstwie pzemysłowym było miejsce ich powstania. Miejscem tym był oddział fabryki, w jego zaś granicach ściślejsze ugrupowanie pracy, w którym koszt powstał. W zakładzie średniej wielkości ilość miejsc pracy wynosiła kilka dziesiątków, symbol miejsca wyrażał się liczbą dwucyfrową, zaś symbol pewnego rodzaju kosztu ogólnego, odniesionego do pewnego miejsca pracy, wyrażał się liczbą czterocyfrową.

Na kolejach musimy zastosować inny sposób podziału miejsc wykonania rozchodu. Z jednej strony, może nim być stacja, parowozownia, odcinek drogowy, dział w dyrekcji okręgowej, lub decernat w dyrekcji generalnej itd. Z drugiej strony należy wskazać, która mianowicie z tych jednostek była miejscem powstania kosztów: jaka stacja, która parowozownia, jaki odcinek itd.

W związku z tym ilość miejsc pracy (działów, stacyj, parowozowni, odcinków itd.) na obszarze dyrekcji okręgowej może wynosić więcej niż sto, ale mniej niż tysiąc, a razem z rodzajem kosztu będzie wymagać pięciocyfrowego symbolu.

Wspominając często o symbolach, mam na myśli rachunkowość zelektromechanizowaną, która zdobyła sobie ostatnio prawo obywatelstwa na większej części kolei świata — w tej liczbie w przedwojennej statystyce przewozów P.K.P. — w wielu przedsiębiorstwach przemysłowych oraz w urzędach statystycznych, a której szerszego zastosowania na naszych kolejach nie należy dalej odkładać. Do tego zagadnienia wkrótce powrócę.

6. Inne zasady klasyfikacji rozchodów.

Oprócz rozróżniania kosztów według celu, rodzaju, oraz miejsca ich powstania, mówiłem już o potrzebie elastyczności finansów kolejowych, o znaczeniu, jakie posiada odrębne traktowanie kosztów stałych, niezależnych od przewozów oraz zmiennych, które zamierzamy uważać za proporcjonalne do przewozów. Do tego zagadnienia pozwalam sobie w związku z naszkicowaną formą budżetu jeszcze raz powrócić.

Wahania roczne w przewozach całej sieci, które wykazuje zwykle statystyka, sięgają nieraz dziesięciu, dwudziestu procentów, czasem idą jeszcze dalej. Obok tego powstają odchylenia od przeciętnej rocznej w różnych miesiącach, powstają wahania sezonowe. Wreszcie, rozpatrując zamiast całej sieci jej różne gospodarujące jednostki, okręgi oraz jeszcze mniejsze elementy, stwierdzimy, że wahania jednostek bywają jeszcze większe, niż zmiany, zachodzące w całości. Tam równoważą się one częściowo — tutaj dopiero występują w całej rozpiętości.

Naginanie rozchodów do wykonywanej pracy jest zadaniem trudnym i przykrym, wymaga ciągłej analizy, wymaga często bolesnego operowania w żywym ciele personelu. Tymbardziej konieczny jest stały i silny nacisk na wszystkie gospodarujące komórki, aby temu żądaniu poświęcały pilną uwagę, aby trzymały rękę na pulsie pracy oraz związanych z nią rozchodów. W warunkach żywej i zmiennej pracy kolejowej jest to nieodzownym, głównym wymaganiem oszczędnej gospodarki.

Jeżeli za zasadę gospodarowania przyjmiemy, że przy zmniejszaniu się pracy wszystkie elementy kosztów mają iść w dół, z wyjątkiem tych, których stałość zostanie udowodniona. Jeżeli — przy wzroście pracy — swoją zasadę odwrócimy i dopuszczać będziemy do wzrostu kosztów tylko tam, gdzie potrzeba wzrostu zostanie potwierdzona, wówczas będziemy gospodarowali oszczędnie. Taka pozornie nielogiczna polityka, nastawiona zawsze jednostronnie, zawsze w stronę zmniejszenia kosztów, jest jedynie słuszną metodą wobec podświadomego, a czasem zupełnie świadomego dążenia podległych jednostek do zapewnienia sobie swobody gospodarowania, do obrony wysokich kredytów.

Forma budżetu powinna ułatwiać kontrolę zależności pomiędzy przewozami i rozchodami. Trudno odrazu i na zawsze dać tej współzależności dokładny wyraz. Niektóre koszty w pewnych granicach — zresztą rzadziej przekraczanych — nie ulegają zmianie niezależnie od tego, czy przewozy są większe, czy mniejsze. Tak zachowują się np. koszty oprocentowania kapitału zakładowego, koszty amortyzacji, a nawet znaczna część kosztów utrzymania, oczywiście dopóki wzrost przewozów nie pociąga za sobą konieczności powiększenia istniejących urządzeń. Niewyzyskana przelotność kolei stanowi zapas, z którego można czerpać bezpłatnie, w pewnym stopniu i do pewnych granic, przy zwiększaniu się przewozów. Przychodzi jednak pewien moment, kiedy istniejąca przelotność zostaje wyczerpana i zachodzi potrzeba jej powiększenia, potrzeba nowych nakładów i kosztów. Tak samo niewykorzystany pracownik na swoim stanowisku, którego ze względów technicznych lub innych skasować nie możemy, przedstawia zapas, z którego możemy czerpać przy wzroście przewozów, zanim nie zostanie on obciążony pełną pracą i nie zajdzie potrzeba zdublowania stanowiska lub jego obsady.

Odwrotnie, przy zmniejszaniu się pracy wolny zapas rośnie, ale koszty się nie zmniejszają, dopóki

pracownik nie stanie się zupełnie zbędny i nie będzie skierowany do innej pracy.

W najogólniejszych zarysach i w najdalszym przybliżeniu wszystkie koszty zależą od przewozów i od ruchu pociągów oraz mogą być mierzone wielkością przewozów. Nawet tak mało zależne zdawałoby się wydatki, jak koszty budowli, są do przewozów współmierne, jeżeli koleje są należycie wykorzystane, nie są wybudowane na wyrost, albo też skutkiem przemian gospodarczych nie utraciły przewozów, które miały wykonywać.

Analizując całkowite koszty w dziale służby drogowej, nie mówiąc już o innych służbach, na d. kolejach Cesarstwa Rosyjskiego, stwierdziłem, że są one najlepiej mierzone w odniesieniu do pociągokilometrów. To znaczy, że przy porównaniu paru dziesiątków kolei najmniejsze wahania wykazywały rozchody służby drogowej, odniesione do pociągokilometra; wahania mniejsze niż w stosunku do kilometra długości eksploatacyjnej, lub też do długości zastępczej wszystkich torów.

Proponowany schemat budżetowy nie daje radykalnego rozwiązania zagadnienia kosztów niezależnych i zależnych od przewozów. Pozwala on jednak przeanalizować je ze ścisłością gospodarczo — zadowalniającą, w szczególności daje on nam następujące możliwości:

1. Dzięki oddzieleniu w budżecie służby drogowej rozchodów na stacji od rozchodów na szlaku, z których pierwsze są bardziej związane z przewozami, można je z większą swobodą uzależniać od przewozów.

2. Dzięki zróżniczkowaniu pozycyj budżetowych w służbie drogowej można łatwiej wyodrębnić z pośród nich te, które są zależne od przewozów i oddzielić od pozostałych. Tak na przykład dworce, ekspedycje, rampy itp. są w większym stopniu zależne, niż budynki administracyjne, służby sanitarnej, mieszkalne itd. W każdej zróżniczkowanej grupie łatwiej jest określić stopień zależności kosztu od przewozów.

3. Przez wyłączenie kosztów urządzeń w budżecie służby pociągowej można koszty taboru łatwiej i dokładniej preliminować na przebieg.

4. Wydzielenie dochodu służby pociągowej za tabor, odstawiony do zapasu, pozwala również na dokładniejsze preliminowanie pozostałych kosztów taboru na przebieg.

5. Przez wprowadzenie odrębnego kosztu amortyzacji oraz dotacji wyrównawczej na rezerwę utrzymania można pozostałe rozchody łatwiej preliminować na przebieg, odpadają bowiem spośród nich szczyty i dołki budżetowe, wywoływane nierównomierną renowacją lub też wahaniami w utrzymaniu.

6. Zróżniczkowanie budżetu służby przewozowej pozwala również łatwo wydzielić rozchody niezależne lub mało zależne od przewozów.

7. Podział rodzajowy kosztów — jeszcze bardziej, niż podział celowy — ułatwia oddzielenie rozchodów zależnych od przewozów — od kosztów stałych.

Opierając się na tych ułatwieniach, uważam za zupełnie możliwe i niezbędne dawać wszystkim pozycjom rozchodów wyraz $k = s + ax$ (patrz wyżej str. 243) i preliminować rozchody w dwóch odrębnych częściach (kolumnach): rozchodów stałych i zmiennych. Niewiele okaże się pozycyj, w których kolumna kosztów zmiennych zostanie niewykorzystana, ponieważ współczynnik a będzie równy, albo bliski zeru. Sądzę, że bodaj więcej znajdzie się takich pozycyj, gdzie się okaże $s = 0$.

Preliminując w taki sposób, nie osiągniemy może od razu matematycznej ścisłości, ale podejdziemy do niej w niektórych pozycjach bardzo blisko, w innych zaś będziemy bez porównania bliżsi prawdy, niż byliśmy dotychczas, preliminując wszystkie rozchody w jednej stałej sumie, a odpowiednio do tej sumy miarkując nasze rozchody. Im większe zdobędziemy doświadczenie, tym bardziej nasz budżet zbliży się do życia i jego potrzeb.

Pokutujące na naszych kolejach rozróżnianie budżetu i kredytów osobowych od budżetu i kosztów rzeczowych uważam za zupełny anachronizm i rzecz z punktu widzenia rachunkowego całkowicie bezcelową. Wydatki osobowe nie ograniczają się do tak zwanych kredytów osobowych, lecz w postaci robocizny stanowią bardzo znaczną część kosztów, które dotychczas zaliczaliśmy do rzeczowych.

(d. c. n.)

Mgr Kazimierz Białowąs

Rodzaje norm prawnych

WSTĘP.

Chcąc mówić o rodzajach norm prawnych trzeba uprzytomnić sobie wpierw, co to jest norma prawna, a jeszcze przedtem, co to jest norma w ogóle. Nie znam bardziej jasnego i dokładnego pojęcia normy niż to które podaje wybitny socjolog i prawnik prof. Znamierowski w Wiadomościach Elementarnych o Państwie (Poznań 1946):

„Działanie może powracać w czyimś postępowaniu poprostu dlatego, że w podobnych sytuacjach powstają motywy podobne. W duszy działającego istnieje pewna trwała dyspozycja, pewna postawa, z której wypływa powracający w podobnych warunkach motyw. Ktoś kupuje zawsze dodatki nadzwyczajne przez ciekawość. To, że zawsze kupuje składa się samo. Nie ma tu z góry powziętego zamiaru"... „Ale bywa i tak, że działanie powtarza się dlatego, iż działający z góry na przyszłość zdecydował, że w sytuacjach pewnego określonego typu będzie zawsze postępował w ten a ten sposób. Taka decyzja nazywa się stanowieniem, przedmiot jej zaś — normą działania. Norma tedy, to wskazanie jak można, lub trzeba postąpić lub postępować w pewnych warunkach".

Rozróżniamy normy moralne, zwyczajowe, prawne. Norma prawna to — w przeciwieństwie do

tamtych dwóch norm — norma stanowiona przez państwo. Pomijam tu normy prawne kościołów i gmin wyznaniowych. Najbardziej charakterystyczną cechą normy prawnej jest możność użycia zewnętrznych środków przymusowych, a więc wkroczenia bezpośredniego, środków egzekucyjnych i kar — w celu wykonania normy. W normie prawnej roszczeniu jednej osoby odpowiada obowiązek uczynienia lub zaniechania jakiejś czynności lub obowiązek pewnego określonego zachowania się drugiej osoby. Norma prawna jest więc normą dwustronną, czego nie można powiedzieć ani o normie moralnej ani o zwyczajowej, których stosowanie zależy tylko od dobrej woli jednostki ludzkiej (np. moda). Nie jest też normą prawną zarządzenie i orzeczenie w rozumieniu nauki prawa administracyjnego, czyli decyzja dotycząca jakiegoś wypadku, sytuacji lub osoby konkretnej.

Nie wszystkie normy prawne są sobie równe. Istnieje hierarchia norm prawnych, zależna od tego, jaka władza państwowa normy ustanawia. Normy niższego rzędu opierają się zawsze na normach wyższego rzędu.

Głównym źródłem prawa, w szczególności także źródłem prawa administracyjnego jest ustawa i rozporządzenie, posiłkowym — prawo zwyczajne. Do źródeł prawa trzeba też zaliczyć umowy międzynarodowe. Natomiast ani wyrok sądowy, ani orzecznictwo administracyjne, ani nauka prawa czyli poglądy uczonych prawników nie mogą uchodzić za źródła prawa, jakkolwiek tworząc praktykę sądową wzgl. administracyjną są nieraz decydujące dla wykładni obowiązujących przepisów prawnych.

O umowach międzynarodowych jako o źródle prawa nie będę w dalszym ciągu wspominał, obowiązują one bowiem państwa jako takie, a obywateli dopiero po zatwierdzeniu przez ustawę ratyfikacyjną.

A. PRAWO STANOWIONE.

I. Akty Ustawodawcze.

Prawo polskie rozróżnia wśród norm (aktów ustawodawczych) ustawy i dekrety z mocą ustawy.

1. Ustawy.

Ustawa jest to norma prawna będąca najwyższym aktem woli państwa, która może być zmieniona lub uchylona tylko przez tę władzę, która ją ustanowiła.

W państwie praworządnym republikańskim ustawy uchwala organ ustawodawczy. Inaczej przedstawia się sprawa w państwie absolutnym, gdzie ustawy wydaje monarcha i w monarchii kontytucyjnej, gdzie ustawa dochodzi do skutku na podstawie uchwały parlamentu i woli monarchy.

Ustawa jest zasadniczym źródłem prawa. Wszystkie inne źródła prawa pisane łącznie z dekretami z mocą ustawy muszą opierać się na ustawie i powoływać się na nią. Ustawę może znieść lub zmienić tylko ustawa. Tylko ustawa lub wydane z jej upoważnienia rozporządzenie może nakładać nowe obowiązki i ciężary na obywateli, a więc wkraczać w ich dziedzinę wolnościową i majątkową. Organ administracyjny nakładając jakikolwiek obowiązek na obywateli w każdym przypadku winien powołać się bądź bezpośrednio na ustawę, bądź na rozporządzenie wydane na podstawie ustawy.

Nie każda ustawa w znaczeniu wyżej opisanym t. j. w znaczeniu formalnym jest również ustawą w znaczeniu materialnym. Są bowiem ustawy nie stwarzające żadnych norm ogólnych, lecz tylko regulujące pewne konkretne sprawy. Taką ustawą jest ustawa budżetowa, ustawa o corocznym poborze rekruta, ustawa zezwalająca na sprzedaż pewnej określonej nieruchomości państwowej.

Ogół ustaw pewnego państwa w danym momencie historycznym nazywamy jego ustawodawstwem.

W Polsce Odrodzonej wydawanie ustaw należy do zakresu działania Sejmu Ustawodawczego (art. 3 Małej Konstytucji, ogłoszonej w Dz. U R P z 1947 r. Nr. 18 poz. 71). Zgodnie z art. 44 Konstytucji Marcowej z 1921 r. i art. 13 Małej Konstytucji Prezydent RP podpisuje wraz z odpowiednimi (zainteresowanymi) Ministrami ustawy uchwalone przez Sejm Ustawodawczy i zarządza ich ogłoszenie w Dzienniku Ustaw.

Na ogłoszenie przez Prezydenta ustaw o budżecie narodowym, planie gospodarczym i poborze rekruta musi wyrazić zgodę Rada Państwa, jeżeli Sejm w ciągu trzech miesięcy od przedłużenia mu przez Rząd projektów ustaw ich nie uchwali (art. 8 i 16 lit. e Małej Konstytucji).

Istnieją dwa rodzaje ustaw, ustawy konstytucyjne i ustawy zwykłe.

a) Ustawy Konstytucyjne.

Ustawy Konstytucyjne, inaczej zwane zasadniczymi, są normami prawnymi stojącymi pod względem hierarchicznym na najwyższym poziomie. Zwykle stanowią one zwartą całość, zwaną Konstytucją, może ich być jednak cały szereg — w oczekiwaniu na ujęcie w jedną ustawę Konstytucyjną.

Na zewnątrz odróżniają się ustawy Konstytucyjne od ustaw zwykłych treścią, sposobem wydania i większą mocą obowiązującą. Określają one zasadniczy ustrój państwa, czyli organizację i kompetencje najwyższych organów państwa ustawodawczych, wykonawczych i sądowych, ich wzajemny stosunek oraz stosunek obywateli do państwa, w szczególności ich prawa wolnościowe. Do uchylenia lub zmiany ustawy konstytucyjnej wymagana jest zawsze kwalifikowana większość liczby posłów, a tam gdzie istnieją dwie izby ustawodawcze — uchwała obu izb (zgromadzenie narodowe). Podczas gdy ustawa zwykła nie może być sprzeczna z ustawą konstytucyjną, nie może jej przekraczać, ustawa konstytucyjna ograniczona jest tylko traktatami międzynarodowymi.

W Polsce obowiązuje obecnie t. zw. Mała Konstytucja z 19 lutego 1947 r., oparta o podstawowe założenia Konstytucji z 17 marca 1921 r. (marcowej) ogłoszonej w Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr: 44 poz: 267, o zasady Manifestu Lipcowego P. K. W. N. (Dz. U. RP. z 1944 r. Nr. 1 poz. 1) oraz o reformy społeczne i ustrojowe potwierdzone przez Naród w głosowaniu ludowym w dniu 30 czerwca 1946 r. Jeżeli idzie o sprawowanie urzędu Prezydenta Rzeczypospolitej, o posłów na Sejm Ustawodawczy, Radę Ministrów i Mininstrów Mała Konstytucja w art. 13 i 19 wprost każe stosować odpowiednio niektóre przepisy Konstytucji Marcowej.

Nie od rzeczy będzie przypomnieć, że pierwszą europejską pisaną konstytucją była polska Konstytucja z 3 maja 1791 r., gdyż Konstytucja francuska została wydana dopiero 3 września tego roku.

b) Ustawy zwykłe.

Ustawy, które nie są ustawami konstytucyjnymi, nazywamy zwykłymi. Normują one wszystkie dziedziny życia poza dziedzinami unormowanymi przez ustawy konstytucyjne. Jak już wyżej wspomniałem nie mogą one być sprzeczne z ustawami konstytucyjnymi. Można je poklasyfikować z różnych punktów widzenia, mianowicie ze względu na terytorialny zakres działania, ze względu na różną sankcję, na czas trwania itp.

Specjalnym rodzajem ustaw zwykłych są **kodeksy**. Różnią się one tym od innych ustaw, że dążą do wyczerpującego unormowania pewnej określonej dziedziny prawa. Zwykle regulują one dziedziny prawa cywilnego. Stąd kodeks cywilny, handlowy, karny itp.

2. Dekrety.

Dekrety, zwane w nauce prawa administracyjnego dokładniej dekretami z mocą ustawy, stanowią formę pośrednią między ustawą a rozporządzeniem. Dekrety zaczęto wydawać ze względów konieczności politycznych w szerszej mierze dopiero po pierwszej wojnie światowej. Przed pierwszą bowiem wojną światową na ogół nie były one znane, a spotykało się je tylko tu i owdzie w monarchiach konstytucyjnych np. w Austrii.

Dekrety z mocą ustawy wydaje najwyższa władza wykonawcza w państwie (Głowa Państwa) z upoważnienia (delegacji) ustawy. Upoważnienie takie jest zwykle ograniczone co do czasu i wymaga dodatkowego zatwierdzenia przez władzę ustawodawczą. Dekret z mocą ustawy normuje sprawy tego samego rodzaju co ustawa (zwykła). Mając moc ustawy dekret może zmieniać ustawy (rozumie się tylko ustawy zwykłe).

Rys historyczny uprawnień ustawodawczych Prezydenta RP w Polsce podaje Kasznica w Polskim Prawie Administracyjnym (Poznań 1946), do której to książki odsyłam ciekawych. Tutaj wspomnę tylko, że dekrety w Polsce międzywojennej miały przeważnie nazwę rozporządzeń Prezydenta RP. Takim rozporządzeniem z mocą ustawy jest tak bardzo nas obchodzące rozporządzenie Prezydenta RP z 26. IX. 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P.

Obecnie sprawa wydawania dekretów (z mocą ustawy) przedstawia się u nas następująco. W myśl art. 4 Małej Konstytucji Sejm Ustawodawczy może udzielić pełnomocnictw do wydawania dekretów z mocą ustawy Rządowi. Pełnomocnictwa takie mogą być udzielane tylko na okresy między sesjami Sejmu, w razie odroczenia sesji sejmowej, oraz na okres po rozwiązaniu Sejmu do czasu ukonstytuowania się Sejmu nowego. Dekrety z mocą ustawy zatwierdza Rada Państwa, ogłoszenie ich w Dz. U. R. P. zarządza Prezydent RP, podpisuje zaś je Prezydent RP, Prezes Rady Ministrów i właściwi Ministrowie. Dekrety niezatwierdzone na najbliższej sesji przez Sejm lub w ogóle nieprzedstawione Sejmowi przez Rząd do zatwierdzenia tracą moc obowiązującą w dniu zamknięcia lub odroczenia sesji Sejmu.

Dekrety nie mogą normować spraw z zakresu zastrzeżonego Konstytucji, ordynacji wyborczej, kontroli państwowej, odpowiedzialności Prezydenta RP i odpowiedzialności konstytucyjnej ministrów, budżetu, narodowego planu gospodarczego, zmiany systemu monetarnego, poboru rekruta, ustroju samorządu i ratyfikacji umów międzynarodowych.

II. Rozporządzenia.

Rozporządzeniem w najszerszym tego słowa znaczeniu jest każda norma ogólna ustanowiona przez organ administracyjny t. j. przez Radę Ministrów, Prezesa Rady Ministrów, ministrów i podległe im organa w przeciwieństwie do ustawy t. j. normy ogólnej wzgl. zespołu norm ogólnych ustanowionego przez organ ustawodawczy. Od ustawy i dekretu rozporządzenie różni się nadto tym, że musi się ono opierać na ustawie a nie odwrotnie i że legalność rozporządzeń podlega kontroli sądów, co nigdy nie odnosi się do ustaw.

Od zarządzenia konkretnego różni się rozporządzenie swoim charakterem ogólnym, abstrakcyjnym, odnosi się ono bowiem do ogółu przypadków pewnego rodzaju i stanowi podstawę do wydawania zarządzeń konkretnych, a nie zajmuje się poszczególnymi osobami, sytuacjami lub wypadkami.

Rozporządzenia nie mogą też być tak jak zarządzenia konkretne bezpośrednio zaskarżone do sądu. Można tylko zaczepić je przez zaskarżenie zarządzenia (orzeczenia szczegółowego wydanego na podstawie rozporządzenia).

Genezą rozporządzenia jest potrzeba dopasowywania norm ustawowych do stosunków lokalnych i szybszego regulowania spraw niż to może uczynić ustawa.

Rozporządzenia dzielimy na prawotwórcze (prawne) i administracyjne.

1. Rozporządzenia prawotwórcze.

Rozporządzenia prawotwórcze, zwane także prawnymi, są normami ogólnymi, stwarzającymi — podobnie jak ustawy — dla jednostek ludzkich wiążące je nowe prawa i obowiązki, których nie zawierają istniejące dotychczas ustawy. Są więc one normami zastępującymi ustawy, z upoważnienia delegacji ustaw. Ustawy bowiem z różnych względów uważają nieraz za bardzo wskazane pozostawić unormowanie pewnej dziedziny stosunków ludzkich rozporządzeniem. Rozporządzeniem prawotwórczym jest np. rozporządzenie Rady Ministrów o służbie na PKP (pragmatyka kolejowa).

Rozporządzenie prawotwórcze wiąże nie tylko obywateli ale i władze administracyjne, które nie mają prawa kwestionować ważności przepisów unormowanych rozporządzeniem prawotwórczym. Na tym miejscu nie można nie podkreślić dość mocno, że rozporządzenie prawotwórcze może być wydane tylko z upoważnienia ustawy, a nigdy mimo niej (praeter legem).

Typowym przykładem rozporządzeń prawotwórczych są **rozporządzenia porządkowe czyli policyjne.** Są to normy ogólne nakazujące lub zakazujące pod groźbą kary pewnych czynności lub pewnego zachowania się, w celu utrzymania bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego, wydawane bądź przez władze administracyjne centralne bądź przez organa administracyjne lokalne. Opierają się one najczęściej na upoważnieniu ustawowym, o tak ogólnym ujęciu, że cała treść rozkazów i zakazów mieści się nie w ustawie lecz, w rozporządzeniu porządkowym. Ale dlatego właśnie rozporządzenia takie są rozporządzeniami zastępującymi ustawy. U nas są one unormowane w art. 108 — 112 rozp. Prezydenta RP z 19 stycznia 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej (Dz.U.R.P. z 1936 r. Nr. 80 poz. 555). Na podstawie tego rozporządzenia z mocą ustawy wojewodowie mają prawo wydawania rozporządzeń porządkowych w celu ochrony bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego w wypadkach nieunormowanych osobnymi przepisami prawnymi. Rozporządzenia porządkowe ogłasza się w dziennikach wojewódzkich. Poza tym i inne władze administracyjne rządowe i samorządowe wydają rozporządzenia porządkowe pod różnymi nazwami. Takim rozporządzeniem porządkowym jest np. rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 listopada 1934 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, o przestrzeganiu porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. URP Nr. 169 poz. 961), z upoważnienia art. 1 ustawy z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego.

Specjalnym rodzajem rozporządzeń prawotwórczych są przepisy prawne samorządowe, zwane **statutami samorządowymi,** oraz **statuty (regulaminy) zakładów i przedsiębiorstw publicznych,** jako normy ogólne obowiązujące tylko pewne grupy obywateli. Pierwsze z nich są wydawane przez organa stanowiące (rady) związków samorządowych na podstawie upoważnienia ustawowego. Zasadniczo obowiązują one tylko członków danego związku samorządowego, o ile jednak na podstawie upoważnienia ustawowego (specjalnej klauzuli w ustawie) dotyczą także osób do związku nie należących, mają charakter rozporządzeń prawnych. Warunkiem ich ważności jest należyte opublikowanie. Również statuty (regulaminy), wydawane bądź przez zarządy zakładów i przedsiębiorstw publicznych (kolej, poczta, szkoły, muzea, biblioteki, szpitale, kasy oszczędności itp.) bądź przez ich władze nadzorcze, określają przede wszystkim ustrój i zakres działania danych zakładów (przedsiębiorstw). Jeżeli jednak ponadto, z mocy upoważnienia ustawowego, nakładają one także pewne obowiązki na swoich destynatariuszy, t.j. na osoby korzystające z usług zakładu (przedsiębiorstwa), są również w tym zakresie rozporządzeniami prawotwórczymi.

Należy też wspomnieć o układach (umowach) publiczno-prawnych, zawieranych przez związki samorządowe między sobą, przez związki zawodowe pracowników i pracodawców itp. Umowy takie wiążą nieraz nie tylko członków związków, lecz odnoszą się i do osób postronnych, a wówczas mają moc rozporządzeń prawotwórczych.

Rozporządzenia administracyjne.

Rozporządzenie administracyjne jest to norma ogólna nie stwarzająca nowych praw i obowiązków dla obywateli Można je podzielić na dwie różne kategorie, na rozporządzenia wykonawcze (czysto wykonawcze) i na zarządzenia ogólne, zwane przez naukę prawa administracyjnego instrukcjami służbowymi lub służbowo-urzędowymi

a) Rozporządzenia wykonawcze

Są to normy ogólne mające na celu rozwinięcie woli ustawodawczej zawartej w tekście ustawy, a więc objaśnienia poszczególnych przepisów ustawy, niejako jej parafrazę. Rozporządzenie wykonawcze wydaje władza wykonawcza (minister) z reguły w chwili wejścia ustawy w życie (przynajmniej tak powinno być).

Rozporządzenie wykonawcze, którego jedynym celem jest wprowadzenie ustawy w życie, bywają nazywane także **rozporządzeniami wprowadczymi,** jakkolwiek nie brzmi to poprawnie językowo.

Od rozporządzeń prawotwórczych rozporządzenia wykonawcze różnią się tym, że nie stwarzają nowych praw i obowiązków dla obywateli, nie wywołują skutków prawnych w stosunku do nich.

Rozporządzenie wykonawcze opiera się na generalnej klauzuli wykonawczej zamieszczonej na końcu ustawy („Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi . . .“). Rozporządzenia wykonawcze ogłasza się podobnie jak rozporządzenia prawotwórcze w Dz. U. R. P. na podstawie dekretu z 6 września 1935 r. o wykonaniu Dz. URP (Dz. U R P Nr. 68 poz. 342) zmienionego dekretem z dnia 29 czerwca 1945 r. Dz. U R P Nr. 55 poz. 305). W myśl art. 1 ust. 1 tego dekretu w Dz. U. R. P. ogłasza się między innymi „rozporządzenia Prezydenta RP., Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów i Ministrów, wydane celem wykonania aktów ustawodawczych i z powołaniem się na nie.“ Przez wyrażenie „rozporządzenie“ użyte w tym dekrecie należy rozumieć zarówno rozporządzenia prawotwórcze jak i wykonawcze.

b) Zarządzenia ogólne.

Zarządzenia wykonawcze, zwane przez naukę prawa administracyjnego, jak to wyżej już zaznaczyłem, instrukcjami służbowymi, a często także większość ich rozporządzeniami organizacyjnymi, są to normy ogólne wydawane przez organa administracyjne pod adresem podległych organów, regulujące w szczegółach organizację i działalność władz, urzędów i innych organów państwowych. Od rozporządzeń prawotwórczych różnią się one tym, że nie stwarzają praw i obowiązków dla obywateli i w ogóle ich nie obowiązują, lecz są poleceniami i wskazówkami służbowymi dla organów administracyjnych, wykonywujących ustawy i rozporządzenia.

Do wydawania zarządzeń ogólnych nie trzeba osobnego upoważnienia ustawowego, niemniej jednak winny się one opierać na obowiązującym ustawodawstwie.

Zarządzenia ogólne nie są ogłaszane w Dz.U.R.P. lecz w Monitorze Polskim, i w dziennikach urzędowych ministerstw. Bardzo często są one podawane do wiadomości interesowanych urzędów tylko w postaci odbitek hektograficznych lub maszynopisów.

Obywatel nie może powoływać się na zarządzenia ogólne, wiążą one bowiem tylko urzędy i inne organa administracyjne, są prawem służbowym.

Nazwa „zarządzenie" (ogólne) nie jest dotychczas przyjęta przez naukę prawa administracyjnego, która nazwę „zarządzenie" zarezerwowała wyłącznie dla zarządzeń konkretnych. W praktyce jednak administracyjnej nazwa „zarządzenie" także na oznaczenie rozporządzeń administracyjnych nie będących ani rozp. prawnymi ani wykonawczymi przyjmuje się coraz więcej. Zarówno Monitor Polski jak i dzienniki urzędowe używają wyrażenia „zarządzenia" w obu znaczeniach.

Zarządzeniami (ogólnymi) są także normy ogólne Rady Ministrów nie będące rozporządzeniami, a wydawane w formie uchwał.

Spośród zarządzeń ogólnych niektóre z nich mają słusznie odrębne nazwy ze względu na swoją charakterystyczną treść. Dla wszystkich jednak norm tego rodzaju nie mogących wykazać się odrębnymi cechami powinna, moim zdaniem, przyjąć się nazwa „zarządzenie", może z dodatkiem „ogólne" dla odróżnienia od zarządzeń konkretnych.

Do specjalnego rodzaju zarządzeń ogólnych należy zaliczyć:

ba) statuty organizacyjne urzędów i innych organów administracyjnych.

Są to normy ogólne określające zakres działania i organizację wewnętrzne poszczególnych urzędów, instytutów, zakładów, przedsiębiorstw i innych instytucji państwowych. Statuty zakładów i przedsiębiorstw państwowych normują nadto środki finansowe, rzeczowe i osobowe potrzebne do funkcjonowania zakładów (przedsiębiorstw) oraz zasady ich użycia. Wyjątkowo zawierać mogą także przepisy wiążące użytkowników przedsiębiorstwa, a wówczas są częściowo rozporządzeniami prawotwórczymi.

bb) Instrukcje i przepisy służbowe.

Należy je odróżniać od instrukcji służbowych w najszerszych słowa znaczeniu. W ściślejszym słowa znaczeniu są to zarządzenia ogólne, ujmujące w pewną jednolitą całość bądź zakres działania, prawa, obowiązki i odpowiedzialność służbową poszczególnych organów administracyjnych lub organów, zakładów i przedsiębiortsw państwowych (np. Instrukcja dla kontrolera ruchu kolejowego), bądź pewien kompleks zagadnień administracyjnych (np. Instrukcja o udzielaniu informacji interesantom). W tym ostatnim znaczeniu nazywa się instrukcję często przepisami służbowymi (np. Przepisy ruchu kolejowego).

bc) Regulaminy.

Są to zarządzenia ogólne — wykonawcze do statutów organizacyjnych. Zadaniem ich jest systematyczne ujęcie szczegółowego zakresu działania i trybu pracy poszczególnych urzędów i innych organów lub komórek organizacyjnych w urzędach (organach).

Okólniki, dawniej nazywane także cyrkularzami, są to zarządzenia ogólne normujące dorywczo (nie systematycznie) pewne zagadnienia z zakresu organizacji i funkcjonowania urzędów i innych organów lub objaśniające inne normy ogólne. Okólniki chwilowego znaczenia nazywane są często pismami okólnymi. Nazwa okólnik i pismo okólne pochodzi stąd, że są one adresowane do większej ilości urzędów.

O roli i znaczeniu okólnika pisał w 1932 r. Roman Hausner bardzo dosadnie: „Okólnik w ogólnej hierarchii stoi wprawdzie na szarym końcu, ale odgrywa rolę bardzo ważną. Dziwię się, że dotychczas nie ma u nas przymusu publikowania wszystkich okólników normatywnych i interpretacyjnych dla umożliwienia kontroli nad ich treścią. Okólnik odgrywa ważną rolę choćby dlatego, że dochodzi do rąk urzędnika na samym ostatku, po wszystkich innych normach; następnie dlatego, że pochodzi od kompetentnego ministerstwa, urzędnik zatem wie, że okólnik to ostatni wyraz woli zwierzchniej władzy, która będzie pilnowała czy okólnik jest stosowany. Okólnik w rezulatacie spycha w cień rozporządzenia a nawet ustawy".

B. Prawo zwyczajowe

Prawo zwyczajowe jest posiłkowym źródłem prawa, w prawie administracyjnym coraz bardziej zanikającym. Niektórzy prawnicy kwestionują je w ogóle. Z natury rzeczy ma ono zastosowanie tylko tam, gdzie pewnej sprawy ustawa bądź wcale nie uregulowała, bądź uregulowała niezupełnie. Prawo zwyczajowe dochodzi do skutku tam, gdzie mamy do czynienia z faktycznym jednolitym postępowaniem, czyli ze zwyczajem (usus), oraz gdzie przytem panuje opinio iuris, czyli przekonanie, że dany zwyczaj stanowi prawo i nie zależy od woli jednostek ludzkich. Prawo zwyczajowe jest normą obowiązującą tak długo, jak długo władze państwowe milcząco je uznają t.zn. stosują w praktyce. Każda ustawa może prawo zwyczajowe zmienić lub uchylić.

Od prawa zwyczajowego trzeba odróżnić **zwyczaje prawne** t.j. normy stosowane przez społeczeństwo mimo odmiennej woli państwowej (przepisów). Zwyczaje prawne istniały u nas pod panowaniem obcym, nieuznawanym przez społeczeństwo polskie.

Tymbardziej nie jest prawem (zwyczajowym) **zwyczaj** czyli jednolite postępowanie w określony sposób, choćby był on przez ogół społeczeństwa uznawany i stosowany, jak np. w niektórych państwach zwyczaj pojedynkowania się. Prawem zwyczajowym staje się zwyczaj dopiero wówczas, gdy obowiązuje wszystkich, jako uznany przez władzę publiczną.

Romuald Domański

Inwentaryzacja majątku przedsiębiorstwa P. K. P.

Koleje żelazne, mimo że oplotły już glob ziemski siecią szlaków, która przekracza długość 1.230.000 km., stanowiąca przeszło 30-krotny obwód ziemi — były do ostatniej niemal chwili uważane za wynalazek młody, nie mający jeszcze potrzeby przeciwstawiania się na lądach konkurencji w przewozach towarów i osób.

Przeświadczenie to sworzyło pozory nie kończącego się dla kolei stanowiska monopolistycznego, które osłabiło czujność przedsiębiorstw kolejowych w kwestiach ekonomicznych. Wydawało się, że wymagająca specjalnej kontroli, a usprawiedliwiona gospodarczo, początkowa rozrzutność zarządów kolejowych przy robotach, dostawach oraz eksploatacji nie prędko jeszcze minie.

Szybki rozwój motorowej komunikacji drogowej i powietrznej zmienił jednak zasadniczo sytuację. Ludzie nauczyli się już z dobrym skutkiem korzystać z samochdu i samolotu, co w rezultacie zmniejszyło wydatnie dochody kolei, które nie potrafia jeszcze odpowiednio do powstałych okoliczności hamować swych wydatków eksploatacyjnych i dostosować do nich wydatki i plany inwestycyjne.

Brak dokładnych danych o ilości i stanie faktycznym szybko rozbudowywanych, a kosztownych obiektów i urzadzeń kolejowych, nieusystematyzowane i niekompletne normy robocizny i materiałów przy robotach i czynnościach kolejowych oraz brak centralnego, metodycznego a prostego systemu sprawozdawczego, ułatwiającego pełną świadomość ekonomiczną i kontrolę działalności eksploatacyjnej przedsiębiorstwa — powoduje w konsekwencji brak należytej świadomości o prowadzonej gospodarce i umożliwia sporadyczne, a nawet systematyczne nadpłaty robót i czynności kolejowych, a także ułatwia nadużycia przy robotach i czynnościach eksploatacyjnych, co zbędnie zwiększa ich koszty.

Stan ten mógł być tolerowany, a nawet kalkulowany przy bezkonkurencyjnym i monopolistycznym stanowisku kolei. Obecnie jednak stało się to niemożliwe nie tylko ze względów społeczno-wychowawczych ale i przede wszystkim ekonomicznych.

Nie wchodząc zupełnie w to, czy kolej jest lepszym środkiem komunikacji od samochodu czy samolotu i jak powinien ułożyć się wzajemny ich stosunek, jedno trzeba stwierdzić: **koleje muszą przeprowadzić gruntowną rewizję swej gospodarki.**

Głównymi czynnikami gospodarczymi przedsiębiorstw kolejowych, zależnymi od nich są, z jednej strony, ich inwentarz, zawarty w obiektach i urządzeniach kolejowych, z drugiej strony — personel.

Inwentarz przedsiębiorstw kolejowych składa się z drogich obiektów i urządzeń, stanowiących poważny majątek. W dochodach kolei kalkuluje się, jak w każdym przedsiębiorstwie, odpowiednią rentę amortyzacyjną inwentarzą. Amortyzacja inwentarza wyraża się częściowo dla przedsiębiorstw kolejowych w bieżącym utrzymaniu i odnawianiu obiektów i urządzeń kolejowych, należących do majątku stałego i pochłania wysokie sumy, stanowiące duży odsetek dochodu. Tu tkwią możliwości wykalkulowania odpowiednich oszczędności w wydatkach, które bez zmniejszenia ogólnej, a racjonalnie skalkulowanej rentowności kolei, mogłyby stworzyć lepsze warunki handlowe dla korzystających z jej usług i przyczynić się do właściwego podziału przewozów pomiędzy wszystkie środki komunikacji.

Drugim czynnikiem jest personel, który przy rekonstrukcji systemu gospodarczego w związku z projektowaną inwentaryzacją majątku kolejowego, mógłby ulec zmniejszeniu, przy jednoczesnym zwiększeniu płac do tej wysokości, by praca na kolei mogła być nie tylko zaszczytem ale i interesem, a jednocześnie zabezpieczałby odpowiedni stan inwentarza oraz wydajną gospodarkę.

Kalkulacji oszczędnościowych nie można jednak dokonywać trafnie i dokładnie bez poważnych i wnikliwych badań, do których świadomość stanu i wartości majątku jest konieczna.

Nie łatwo zrozumieć, dlaczego przedsiębiorstwo P. K. P., opierające swą działalność na środkach inwestycyjnych, posiadających wysoką wartość i stanowiącą jeden z głównych czynników gospodarczych, zdaje się nie doceniać potrzeby i roli systematycznej, bieżąco prowadzonej inwentaryzacji majątku kolejowego: dlaczego przedsiębiorstwo, którego inwentarz w 1930 r. przedstawiał wartość ponad 7 milionów złotych, a w obecnych granicach znacznie wyższą, które rozporządza armią pracownicza wynoszaca około 300.000 ludzi, składających z różnego rodzaju specjalistów — nie posiada do celów inwentaryzacji tego ogromnego majątku dotąd bodaj nielicznej grupki fachowców, zajmujących się wyłącznie sprawą fachowej inwentaryzacji.

Nie byłby w zgodzie z prawdą ten, kto by twierdził, że P. K. P. nie zajmowały się inwentaryzacją w ogóle, bo był przed wojną nawet specjalny referat inwentaryzacyjny w M. K. — Inwentaryzacja przedwojenna była jednak nastawiona wyłącznie pod kątem technicznym i była wykonana w formie wykazowej, stosowanej zwykle w sprawozdawczości technicznej.

Forma i akcent nadany przedwojennej inwentaryzacji nie mogły dać z tej pracy pełnego pożytku, bo nie była ona prowadzona bieżąco i nie dawała obrazu zmian, zachodzących w czasie. Stan ten wynikał z tego powodu, że inwentaryzacja majątku kolejowego nie była związana z ogólną organizacją przedsiębiorstwa, stanowiła tylko luźną przybudówkę do istniejącej organizacji.

Prace inwentaryzacyjne, faktycznie do dnia dzisiejszego zajmują więcej miejsca w stosowanej na P. K. P. sprawozdawczości, która ujmuje je w różnego rodzaju i do różnych celów sporządzanych wykazach i zestawieniach.

Jest to duża praca, pociągająca za sobą wysokie koszty i wysiłki, lecz nie daje ona pożądanych rezultatów, różniących się często z powodu sprawozdawczej wielotorowości i trudnych do sprawdzenia przez porównanie z rzeczywistością, istniejącą na gruncie.

Różne rezultaty stosowanej dla różnych celów sprawozdawczości w tym samym przedmiocie są zja-

wiskiem codziennym i świadczą najlepiej o potrzebie wprowadzenia fachowej inwentaryzacji majątku przedsiębiorstwa P. K. P., opartej na systematycznie zebranym na gruncie materiale pierwotnym, uzupełnianym następnie na podstawie ujednostajnionej oddolnie dla różnych jednostek liniowych służb fachowych a scentralizowanej odgórnie sprawozdawczości w zakresie ewidencji majątku kolejowego.

Nikt nie przeczy, że inwentaryzacja majątku kolejowego jest potrzebna, różnić się mogą tylko poglądy na sposób jej wykonania i wykorzystania. Inwentaryzacja majątku P. K. P. jest zagadnieniem o szerokim zakresie celów i musi pociągać za sobą związane z jej wykonaniem koszty, które odpowiednio do przedmiotu podlegającego inwentaryzacji globalnie nie mogą być małe. ale przypuszczalnie wyniosą zaledwie 6‰ wartości całego majątku.

Bieżące prowadzenie inwentaryzacji może być o wiele tańsze od dotychczas stosowanej sprawozdawczości, bo musiałoby być oparte na unormowanym systemie, posiadającym możliwość dużego uproszczenia i zunifikowania funkcji sprawozdawczych w służbach fachowych, przy jednoczesnym podniesieniu przejrzystości pracy i jej rezultatów oraz możliwości automatycznej kontroli robót i czynności jak i związanych z nimi wydatków.

Ciężar gatunkowy systematycznej i bieżąco prowadzonej inwentaryzacji leży też wyłącznie w sprawozdawczości, która może, a nawet powinna stać się łącznie z inwentaryzacją czynnikiem ilościowo-technicznej świadomości, dozwalającej na obiektywnie świadomą gospodarkę, opartą na rzeczywistości, na faktycznym stanie inwentarza oraz realnych normach robocizny i materiałów przy robotach i czynnościach kolejowych.

Trudności organizacyjne w ogóle, a niechęć kolejarza do inwentaryzacji w szczególności, leżą w temperamencie i uzdolnieniach narodowych Polaków, którzy dość często nie chcą lub nie mogą nakłaniać się do systematyczności przy opracowaniach zasadniczych projektów i przepisów. Inwentaryzacja bez przezwyciężenia w sobie tej niechęci jej twórców, nie może być opracowana dobrze i w tym tkwi tajemnica powodzenia tej akcji. Inwentaryzacja może zdać egzamin tylko wówczas, gdy zostanie zastosowana jako jeden system opracowany jednocześnie od najwyższych do najniższych komórek związanych z jej wykonaniem i prowadzeniem.

Dla ustalenia systemu inwentaryzacji potrzebne jest uprzednie ustalenie zakresu jej działania, celu, dla którego ma służyć i podstaw, na których mogłaby się oprzeć.

Jeżeli wyjdziemy z założenia, że inwentaryzacja majątku przedsiębiorstwa P. K. P. winna być systematycznym i metodycznym spisem tego majątku oraz stanowić aktualne cyfrowe jego odwzorowanie pod względem ilości i wartości — to materiał osiągnięty w drodze i inwentaryzacji powinien zawierać wszelkie dane z zakresu ewidencji majątku kolejowego, osiągane dotychczas w drodze sprawozdawczej. Z tego wynika, że: albo dotychczasowe materiały sprawozdawcze należy użyć do zamierzonej inwentaryzacji, albo tak opracować system inwentaryzacyjny, by mógł on zastąpić dotychczasowe prace i wyniki sprawozdawcze.

Druga alternatywa wydaje się słuszniejsza ze względu na małą dokładność i różne rezultaty obecnej sprawozdawczości, która podając często różne wyniki w jednym przedmiocie nie posiada dokumentalnej ich motywacji.

Inwentaryzacja musi być bezpośrednia, a więc przeprowadzona na gruncie. Przedmiot inwentaryzowany zasadniczo trzeba widzieć, zmierzyć, zważyć, lub oprzeć się na wiarygodnym dokumencie w postaci urzędowo zatwierdzonego planu, opisu technicznego z albumu, katalogu fabrycznego, tablic, kalendarzy technicznych i obowiązujących przepisów.

Majątek przedsiębiorstwa P. K. P. jest sumą różnorodnych dóbr. Inwentaryzacji mogą podlegać tylko dobra realne ale i one posiadają szeroką skalę różnych obiektów i urządzeń kolejowych, wymagających specjalnego ujęcia przy inwentaryzacji.

Dla wszystkich dóbr realnych, niezbędnych do utrzymania przedsiębiorstwa P. K. P. w dyspozycji technicznej i w stanie używalności, utarło się pojęcie **majątku stałego** w przeciwieństwie **do majątku płynnego**, stanowiącego wartości zastępcze dla dóbr realnych, dobra zawarte w materiałach, wartościach organizacyjnych i personelu. Suma majątku stałego i płynnego stanowi dopiero całość majątku przedsiębiorstwa P. K. P.

Majątek stały przedsiębiorstwa dzieli się zwykle na:

a) majątek nieruchomy,

b) majątek ruchomy albo ruchomości.

Majątek nieruchomy przedsiębiorstwa P. K. P. należałoby jeszcze sklasyfikować na:

a) majątek istotnie nieruchomy,

b) majątek nieruchomy z przeznaczenia.

Pod majątkiem istotnie nieruchomym należy rozumieć wszelkie obiekty osadzone na stałe bezpośrednio na ziemi lub w ziemi, które nie dadzą się przenosić z miejsca na miejsce bez rozebrania lub sztucznego podziału, przez które tracą swoje istotne przeznaczenie i właściwości. (Przesuwanie na nieznaczną odległość całych budowli kolejowych należy do wyjątków i nie wpływa na ścisłość powyższego określenia).

Pod majątkiem nieruchomym z przeznaczenia należałoby rozumieć wszelkie obiekty i urządzenia kolejowe:

a) wmontowane na stałe w obiekty istotnie nieruchome,

b) przymocowane na stałe do fundamentów wewnątrz obiektów istotnie nieruchomych,

c) łączące zespołowo obiekty istotnie nieruchome, bez których te ostatnie tracą cel swego przeznaczenia,

d) tabor kolejowy wszystkich trakcji.

Z pewnymi zastrzeżeniami może się spotkać zaliczenie taboru do majątku nieruchomego, ale wziąwszy pod uwagę, że tabor bez fundamentu w postaci torowiska i nawierzchni, na których spoczywa, traci istotne przeznaczenie, a przedsiębiorstwo kolejowe bez taboru traci istotny cel, dla którego służy — tabor stanowi integralną część majątku przedsiębiorstwa o charakterze nieusuwalnym i dlatego z istoty swej winien należeć do majątku nieruchomego, choć z pozoru mogłoby się wydawać inaczej.

Pod majątkiem ruchomym należy rozumieć przedmioty i urządzenia nie posiadające stałych fundamen-

tów i dające się swobodnie przenosić z miejsca na miejsce bez uszkodzenia obiektów i urządzeń kolejowych, należących do majątku nieruchomego, inwentarz wszystkich służb, narzędzia, oraz to wszystko co nie jest majątkiem nieruchomym, a co należy do majątku stałego.

Przyjął się też już podział majątku stałego na następujące zasadnicze grupy:

I — Grunty,
II — Torowisko,
III — Nawierzchnia,
IV — Zabudowania:
a) budynki,
b) urządzenia stacyjne i przytorowe;
V — Urządzenia elektrotechniczne i zabezpieczenia ruchu pociągu,
VI — Urządzenia mechaniczne,
VII — Tabor kolejowy,
VIII — Budowy nieukończone,
IX — Ruchomości.

Przed przystąpieniem do skonkretyzowania wniosków co do systemu inwentaryzacji majątku stałego przedsiębiorstwa P. K. P. należałoby bliżej przypatrzeć się składowi tego majątku, aby choć w bardzo ogólny sposób zorientować się o jego całokształcie. Do tego celu może posłużyć szczegółowy podział zasadniczych grup majątku stałego, a mianowicie:

I — Grunty (D-I)

1) Powierzchnia gruntów,
2) Graniczniki i kopce graniczne.

II — Torowisko (D-II)

1) Roboty ziemne torowiska i dodatkowe,
2) Wzmocnienia skarp torowiska, wałów, stożków, łożysk itp.
3) Wzmocnienia rowów,
4) Mury oporowe,
5) Dreny i kanalizacja podtorza,
6) Tunele kolejowe,
7) Przepusty kolejowe o prześwicie do 4 m.,
8) Przepusty kolejowe o prześwicie 4 m. i wyżej,
9) Mosty wiadukty kolejowe o rozpiętości do 20 m.,
10) Mosty i wiadukty kolejowe o rozpiętości 20 m. i wyżej,
11) Urządzenia jezdni na mostach stalowych,
12) Mosty kolejowe prowizoryczne,
13) Kolejowe wiadukty drogowe,
14) Przejścia nad torami,
15) Przejazdy w poziomie szyn.

III — Nawierzchnia (D-III)

1) Szyny, złącza i opórki przeciwpełzne,
2) Podkłady,
3) Komplety podrozjezdnic,
4) Podsypka,
5) Rozjazdy, oddzielne krzyżownice, zwrotnice wagowe, oraz kozły oporowe,
6) Ułożenie torów,
7) Znaki i wskaźniki drogowe,
8) Zasłony odśnieżne i pasy ochronne przeciwpożarowe.

IV — Zabudowania (D-IV)

a — Budynki:

1) Dworce,
2) Budynki stawidłowe,
3) Magazyny towarowe,
4) Magazyny zasobów,
5) Warsztaty główne,
6) Parowozownie i warsztaty pomocnicze oraz wagonownie,
7) Wieże ciśnień,
8) Stacje pomp,
9) Warsztaty służby elektrotechnicznej,
10) Budynki elektrotrakcji,
11) Elektrownie użytku ogólnego,
12) Gazownie użytku ogólnego,
13) Warsztaty służby drogowej,
14) Budynki administracyjne,
15) Budynki mieszkalne dla wszystkich służb,
16) Budynki liniowej służby drogowej,
17) Samodzielne domy dla celów humanitarnych,
18) Budynki osobnych przedsiębiorstw kolejowych
19) Budynki gospodarcze,
20) Fundamenty dla stałych urządzeń elektrycznych, mechanicznych i trakcyjnych wewnątrz budynków.

b — Urządzenia stacyjne i przytorowe.

1) Perony stacyjne,
2) Tunele stacyjne,
3) Ogrodzenia na stacjach i na szlaku,
4) Rampy towarowe i zwierzęce,
5) Ładownie i przeładownie towarowe,
6) Rampy i ładownie przy magazynach zasobów,
7) Składy materiałów,
8) Urządzenia ujęcia wody,
9) Kanalizacja zewnętrzna budynków,
10) Studnie z wodą do picia na stacjach i na szlaku
11) Fundamenty pod obrotnice, przesuwnice, wagi pomostowe, skrajnie i popielnice zewnętrzne,
12) Tablice z nazwami stacji i różnego rodzaju napisami,
13) Urządzenia na placach, ulicach i drogach kołowych,
14) Ogrody dekoracyjne i zadrzewienia oraz grunty orne w pasie wywłaszczenia.

V — Urządzenia elektrotechniczne i zabezpieczenia ruchu pociągów. (E)

1) Urządzenia elektryczne i mechaniczne warsztatów elektrotechnicznych,
2) Urządzenia elektryczne warsztatów głównych,
3) Urządzenia elektryczne siłowni warsztatów,
4) Urządzenia elektryczne parowozowni i warsztatów pomocniczych,
5) Urządzenia elektryczne i mechaniczne elektrowni użytku ogólnego,
6) Urządzenia elektryczne stacji transformatorowych i rozdzielni,
7) Sieć wysokiego napięcia,
8) Urządzenia elektryczne do oświetlenia i napędu,
9) Stałe urządzenia teletechniczne,
10) Urządzenia elektryczne stacji wodnych,
11) Sygnalizacja kasowa, wodociągowa, pożarowa, biurowa itp.,
12) Urządzenia radiotechniczne,

13) Urządzenia elektryczne podstacji trakcyjnych,
14) Urządzenia elektryczne kabin sekcyjnych,
15) Sieć trakcyjna,
16) Urządzenia nastawcze mechaniczne,
17) Urządzenia nastawcze elektryczne i blokowe,
18) Zabezpieczenia przejazdów w poziomie szyn,
19) Urządzenia elektryczne akumulatorni.

VI — Urządzenia mechaniczne (M)

1) Sieć wodociągowa stacji wodnych z uzbrojenia
2) Instalacje stacji pomp,
3) Obrotnice, przesuwnice, wagi pomostowe i skrajnie,
4) Urządzenia mechaniczne siłowni warsztatów,
5) Urządzenia mechaniczne warsztatów głównych,
6) Urządzenia mechaniczne i trakcyjne parowozowni i warsztatów pomocniczych,
7) Urządzenia mechaniczne warsztatów drogowych,
8) Urządzenia mechaniczne gazowni i kompresorni gazu,
9) Zewnętrzna sieć gazowa,
10) Urządzenia trakcyjne magazynów towarowych
11) Urządzenia mechaniczne i trakcyjne magazynów i składów materiałowych,
12) Urządzenia mechaniczne osobnych przedsiębiorstw,
13) Urządzenia w łaźniach kolejowych.

VII — Tabor kolejowy (MT)

1) Parowozy z tendrami i parowozy tendrzaki,
2) Wagony motorowe i wagony elektrotrakcji,
3) Wagony taboru osobowego,
4) Wagony taboru towarowego,

VIII — Budowy nieukończone (BN)

1) Sprawozdania z robót nieukończonych,
2) Sprawozdania z robót ukończonych.

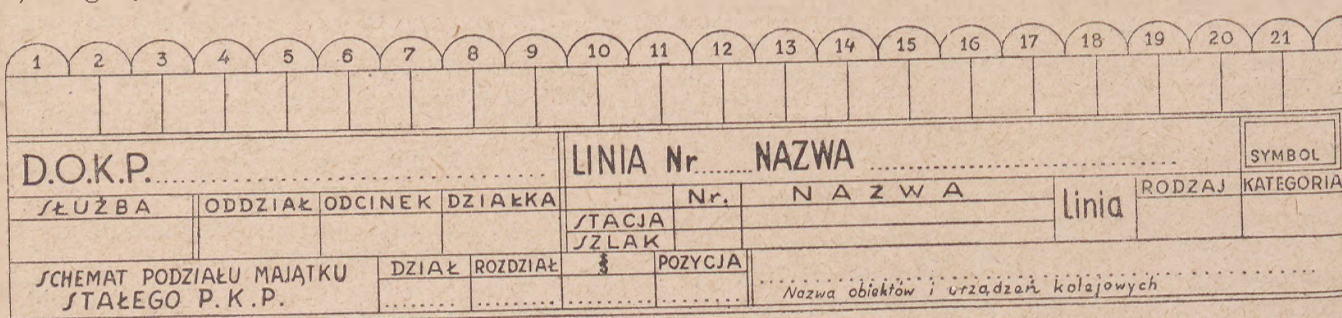
IX — Ruchomości (F)

XVII—XXII — Działy mianownictwa kolejowego.

Z podziału szczegółowego majątku stałego przedsiębiorstwa P. K. P. widać, że skład tego majątku jest bardzo różnorodny i przyjęcie jakiejś jednej zasady przy jego inwentaryzowaniu nie jest łatwe. Za najodpowiedniejszy jednak można uważać system kartotekowy, w którym indywidualne kartki kartoteki majątkowej zakładać należy:

1) przy obiektach kolejowych — dla poszczególnych obiektów;
2) przy urządzeniach ciągłych — dla najmniejszych administracyjnie jednostek gospodarczych jak:
 a) robocze działki torowych,
 b) odcinki zabezpieczenia ruchu,
 c) odcinki teletechniczne itp.
3) przy ruchomościach — dla każdej pozycji Działów mianownictwa.

Kartoteka majątkowa mogłaby być założona i prowadzona przez oddziały liniowe, a wykonana przez podległe im jednostki. Dyrekcje mogłyby założyć główne księgi inwentarzowe majątku stałego z odpisu kartotek oddziałowych, a główna księga inwentarzowa przedsiębiorstwa P. K. P. prowadzona w Ministrestwie Komunikacji mogłaby być założona na podstawie zamknięć głównych ksiąg inwentarzowych D. O. K. P. — Opisany materiał inwentaryzacyjny wraz z drugim odpisem kartotek oddziałowych w Ministrestwie Komunikacji stanowiły inwentaryzację pierwotną według ustalonego stanu na określoną datę. Zasadnicze ślepe wzory dla kartoteki oraz dla głównych ksiąg inwentarzowych umieszczone są poniżej.



Kartoteka powinna być odpowiednio na poszczególnych kartkach porubrykowana stosownie do konieczności wpisywania właściwych danych opisowych i fizycznych, dotyczących obiektów czy urządzeń objętych daną kartoteką. Rubryki powinny uwzględnić wszelkie dane, potrzebne dla gospodarki inwentaryzacyjnej i służby sprawozdawczej. Kartka kartoteki powinna dać dokładny obraz obiektów czy urządzeń z uwzględnieniem konstrukcji zasadniczej i elementarnej, zasadniczego materiału budowy jak i poszczególnych elementów, systemu, rodzaju i gatunku, wieku i sposobu utrzymania oraz okoliczności i warunków technicznych, związanych z pracą obiektu czy urządzenia jak również dane odnośne zapisów w księdze inwentarzowej.

Ząbkowany górny brzeg kartki służy do nakładania tak zwanych koników metalowych dla umówionego oznaczenia kartek i łatwiejszego odszukiwania obiektów i urządzeń scharakteryzowanych jednakowym materiałem budowy, konstrukcją, przeznaczeniem lub położeniem.

Ślepy wzór księgi inwentarzowej

Część szacunkowa

Oznaczenia	Ilości podlegające odnowieniu			Ilości szacunkowe z podziałem według stopnia wartości w %% i podane w ustalonych jednostkach															
	z dawnych okresów	z ostatniego okresu	Razem	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	Razem
I																			
II																			
III																			
I																			
II																			
III																			

Część statystyczna

Rubryki dostosowane do każdego rodzaju księgi

Podaje się typy, rodzaje, systemy, gatunki, akcesorja, instalacje, ulepszenia, dekoracje itp. dane charakteryzujące i stanowiące podstawę do zastosowania: właściwych cen jednostkowych w części szacunkowej księgi inwentarzowej, właściwych norm utrzymania bieżącego i zapotrzebowania właściwej ilości odpowiednich materiałów.

Pozostaje do omówienia kwestia bieżącego prowadzenia inwentaryzacji. Sprawa ta jest specjalnie ważna i wkracza już całkowicie w dziedzinę sprawozdawczości. Kartoteka i księgi inwentarzowe są same w sobie bogatym materiałem sprawozdawczym, który jednak bez bieżącego prowadzenia pozbawiony być musi w krótkim czasie aktualności, koniecznej dla materiałów sprawozdawczych działającego przedsiębiorstwa.

Z tego powodu inwentaryzacja wymaga ścisłego zsynchronizowania wzajemnego ze sprawozdawczością w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego i prowadzenia w tym celu obok głównych ksiąg inwentarzowych D. O. K. P. odpowiednich ksiąg inwentarzowych zmian rocznych i system bieżącego prowadzenia kartoteki majątkowej.

Zsynchronizowanie inwentaryzacji ze sprawozdawczością jest tym konieczniejsze, że roboty i czynności eksploatacyjne, czy odbudowy wynikają ze zmian pierwotnych i wpływają na zmiany wtórne w stanie majątku stałego, a zmiany te winny znaleźć właściwy oddźwięk w bieżąco prowadzonej inwentaryzacji.

Aby sprawozdawczość w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego mogła dać właściwy obraz zachodzących w nim zmian, musi posiadać strukturę zgodną z zasadniczym i szczegółowym podziałem majątku stałego oraz oprzeć się na dostosowanym ściśle do niego z a r a c h o w a n i u s p r a w o z d a w c z y m.

Sprawozdawczość w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego, połączona organizacyjnie z inwentaryzacją, mogłaby przynieść duże korzyści przez uproszczenie i zmodyfikowanie często archaicznej jeszcze rachunkowości kolejowej, przez uwolnienie od przeładowania pracami sprawozdawczymi nadzoru technicznego, przez oparcie spraw sprawozdawczych na fachowości pod warunkiem dostarczenia fachowym ośrodkom dyspozycyjnym rzetelnej sprawozdawczości.

Zmodyfikowana w przedstawionej formie sprawozdawczość spowodowałaby znaczne zmniejszenie kosztów, a podniosła wybitnie przejrzystość materiałów sprawozdawczych i dała możność przeprowadzenia łatwej porównawczej analizy wydatków eksploatacyjnych z przyjętymi normami i stopniowej racjonalizacji gospodarki.

Dla ilustracji momentu oszczędności w kosztach sprawozdawczości można przyjąć materiały sprawozdawcze w służbie drogowej, gdzie ciężar prac sprawozdawczych spoczywa na najniższym nadzorze technicznym, obowiązanym według przepisów do składania codziennych raportów z wykonanych robót i czynności.

Na podstawie tych raportów zawiadowcy odcinków sporządzają sprawozdania, które są następnie

opracowywane w oddziałach i wydziałach drogowych. System ten powoduje konieczność utrzymywania ogromnego aparatu administracyjnego, zasypanego powodzią papierów, wykazów, zestawień i czynności kancelaryjnych, absorbujących pracowników urzędów centralnych kosztem istotnych prac fachowych. Pomimo to sprawozdawczość jest niezupełna i wymaga w różnych sprawach sprawozdawczych licznych okólników, które zwiększają niepomiernie prace sprawozdawcze na linii kosztem istotnych prac wykonawczych przy robotach i czynnościach liniowych, co obniża ich wydajność i zwiększa niepotrzebnie koszty.

Z zasadniczych przyczyn, które wymagają oddzielnego i szerszego omówienia, raporty codzienne należałoby zmienić na tygodniowe, przez co mogłyby one stać się zasadniczym dokumentem sprawozdawczym, na podstawie którego sprawozdawczość w służbie drogowej mogłaby się rozpocząć faktycznie od oddziału drogowego, a zawiadowca mógłby być podniesiony do roli istotnego gospodarza, dysponującego czasem na planową organizację i kontrolę robót.

Wprowadzenie raportów tygodniowych może przyczynić się do znacznego zmniejszenia materiałów sprawozdawczych. Jeżeli przyjmiemy 3.724 torowych, to przy codziennych raportach muszą oni złożyć rocznie 3.724 × 365 = 1.360.000 zasadniczych raportów.

Przy raportach tygodniowych ilość ich wyniosłaby tylko 3.724 × 60 = 194.000 raportów, co przyniosłoby zmniejszenie zasadniczych sprawozdań o 1.166.000 raportów rocznie. Jednocześnie raporty tygodniowe posiadałyby istotną wartość sprawozdawczą i stanowiłyby zasadniczy dokument łatwy do sprawdzenia i kontroli robót oraz podstawę do racjonalnej gospodarki materiałowej.

Przyjmując, że zawiadowcy (DZ i DG) w związku z dotychczasową sprawozdawczością zatrudniają w maskowany sposób po 3 pracowników kancelaryjnych, wybranych z drużyn roboczych, a którzy przy raportach tygodniowych byliby zbędni, otrzymamy przy 935 zawiadostwach: 935 × 3 = 2.805 pracowników. Jeżeli w związku z opracowywaniem raportów tygodniowych w 78 oddziałach drogowych zwiększylibyśmy stan pracowników o 3 na oddział, to otrzymalibyśmy 78 × 3 = 234 pracowników. W ten sposób mógłby się zmniejszyć stan pracowników kancelaryjnych w liniowej służbie o 2.571 pracowników przy jednoczesnym zwiększeniu wydajności robót i czynności liniowych z powodu zwiększenia poczucia odpowiedzialności nadzoru technicznego przez możność łatwej, a ścisłej kontroli robót przez wyższe instancje służbowe, które posiadałyby możność nagłego sprawdzenia zgodności wykonanych robót z raportem.

Reorganizacja sprawozdawczości na linii dałaby również możność odpowiedniego zmniejszenia niższego personelu biurowego w centralnych ośrodkach dyspozycyjnych, które mogłyby unormować zasadniczą sprawozdawczość w zakresie ewidencji majątku stałego z zastosowaniem pominięcia normalnej drogi służbowej dla korespondencji i obiegu akt sprawozdawczych.

Po ogólnym omówieniu istoty i treści majątku kolejowego, oraz głównego planu projektowanej inwentaryzacji, warto porównać materiał przedwojennej inwentaryzacji z materiałem projektowanym obecnie.

Materiał przedwojenny zawarty był w około 60 szczegółowych wykazach rejestracji i oszacowania majątku kolejowego, opracowanych pod względem technicznym oraz wartości.

W wykazach wypełnionych przez Dyrekcję, oddzielnie dla każdej linii, wpisane były wszystkie obiekty i urządzenia kolejowe należące do majątku stałego z podaniem:

a) ich opisu fizycznego, zawierającego dane pozwalające na określenie wartości poszczególnych obiektów i urządzeń kolejowych w stanie nowym,

b) procentu wartości uwzględniającego zużycie lub zniszczenie i

c) wartości z daty inwentaryzacji.

Wykonanie wykazów wymagało bardzo dużo skomplikowanych prac rachunkowych, składających się często dla jednego wiersza z sumy kilku iloczynów, niezależnie od konieczności wnikliwego sprawdzania technicznego sporządzonych wykazów.

Opracowania techniczne i rachunkowe materiałów inwentaryzacyjnych stały się powodem dużego opóźnienia końcowego rezultatu, który według stanu z dnia 1.IV. 1930 r. był ostatecznie ustalony w 1937 r. Długotrwały okres wykonania inwentaryzacji przedwojennej spowodowany był też brakiem ustalonych pojęć i zasad, które krystalizowały się w czasie opracowywania już wykonanej na linii inwentaryzacji i zmuszały do różnych zmian materiałów uprzednio opracowanych.

Ostateczny rezultat opracowany w całości był tylko pod względem wartości. Dane ilościowe były trudne do zestawienia z tego powodu, że w kolumnach pionowych wykazów, zawierających odpowiednio ilości, rejestrowano obiekty i urządzenia o różnych materiałach budowy, konstrukcjach i systemach, które nie dawały w sumie wyobrażenia o istotnym ich stanie technicznym i ekonomicznym. Faktycznie referat inwentaryzacji w Ministerstwie Komunikacji nie posiadał odpowiedniej ilości pracowników, którzy mogliby tę wielostronną pracę wykonać w należyty sposób z nadesłanych przez Dyrekcję wykazów. Ostateczne rezultaty pieniężne z 1930 r. zostały ujęte w następującym ogólnym zestawieniu:

OGÓLNE ZESTAWIENIE

wartości majątku stałego przedsiębiorstwa P. K. P. według stanu z dn. 1. IV. 1930 r. odnoszącej się do kolei własnych wynoszących 15.811.850 mb. linii kolejowych normalnych i 19.771.250 mb. normalnotorowych torów głównych.

Działy majątku stałego		Wartość w złotych			Wartość przeciętna 1 km kolei normalnotorowych		Wartość procentowa w stosunku do wartości		
							Kolei normalnotorowych	Ogólnej	
Nr	Nazwa	Koleje normalnotorowe	Koleje wąskotorowe	Razem	linii	toru	Koleje normalnotorowe	Koleje normal tor.	Koleje wąskotor.
I	Grunty	280.750.000	3.950.000	284.700.000	17.756	14.200	4,00	3,95	0,05
II	Torowisko	1.224.670.000	13.410 000	1.238 080.000	77.453	61.942	17,46	17,19	0,27
III	Nawierzchnia	1.369.280.000	37.040.000	1.406.320.000	86 598	69.256	19,52	19,22	3,30
IV	Zabudowania	1.080.490.000	10.200.000	1.090.690.000	68.334	54 650	15,40	15,17	0,23
V	Zabezpieczenia ruchu pociągów	130.990 000	1.440.000	132.430.000	8.284	6.625	1,87	1,84	0,03
VI	Urządzenia mechaniczne i elektrotechniczne	87.850.000	760.000	88.610.00	5.556	4.443	1,25	1,23	0,02
	Razem I — VI	4.174 030.000	66.800.000	4.240.830.000	263.981	211.116	59,50	58,60	0,90
VII	Budowy nieukończone	279.150.000	2.390.000	281.540.000	17.654	14.119	3,98	3,92	0,06
VIII	Tabor	2.423.920.000	34.850.000	2.458.770.000	153.298	122 598	34,55	34,03	0,52
IX	Ruchomości	138.490 000	3.400.000	141.890.000	8.759	7.005	1.97	1,94	0,03
	Razem VII — IX	2.841.560 000	40 640 000	2.882.200 000	179.711	143.722	40,50	39,89	0,61
	Ogółem . . .	7 015.590.000	107.440.000	7.123.030.000	443.692	354.838	100,00	98,49	1,51

Przedstawione zestawienie z 1930 r. jest względnie najbliższe prawdy, bo odpowiada stanowi bezpośrednio zebranemu na gruncie. Późniejsze uzupełnienia bilansowe były zniekształcone pod względem koniunkturalnym, bo posiadały przyrosty majątkowe w różnych relacjach i obejmowały tranzakcje finansowe nie odpowiadające odnoszącemu się do nich stanowi na gruncie (skup kolei prywatnych).

Wartość jakiegokolwiek majątku jest w ogóle wielkością niepewną (daje się z trudnością ustalić), a majątek stały przedsiębiorstwa P K. P. był określony w 1930 r. przy wysokim poziomie cen jednostkowych i okres lat następnych, który zaznaczył się dużym spadkiem cen robocizny i materiałów, spowodował faktycznie stosunkowy spadek wartości względnej majątku stałego P. K. P., gdy tymczasem bilansowo wykazywano wartość jego coraz wyższą.

Niemożność uwzględnienia w przedwojennej inwentaryzacji wpływów koniunkturalnych przy określaniu wartości majątku stałego P. K. P. powodowało błędne o nim wyobrażenie i było przyczyną fałszywych wniosków o gospodarce kolejowej.

Projekt nowej inwentaryzacji majątku kolejowego ma na celu usunięcie okoliczności, które utrudniły wykonanie inwentaryzacji przedwojennej i kładzie duży nacisk na przyśpieszenie prac na linii i w jednostkach centralnych. Przewiduje on księgi inwentarzowe, które na szczeblu D.O.K.P. będą zawierały tylko dane ilościowe nie wymagające skomplikowanych rachunków, a oparte na dokładnie i szczegółowo opracowanej kartotece majątkowej w oddziałach liniowych.

W projektowanych księgach inwentarzowych nowość stanowi podział ilości szacunkowych na kolumny wartościowe, zasadniczych elementów majątkowych, określane na podstawie normalnego zużycia w związku z wiekiem i dające w najniższej kolumnie ilości, podlegające odnowieniu oraz podstawę do określenia właściwej sumy umorzenia do funduszu odnowienia, który wymaga oddzielnego rachunku w budżecie i może być obiektywnie prowadzony na podstawie zamknięć projektowanych ksiąg inwentarzowych.

W projektowanym systemie inwentaryzacji przewiduje się określenie wartości majątku stałego przedsiębiorstwa P. K. P. po zamknięciu Głównej Księgi Inwentarzowej przedsiębiorstwa w M. K., na podstawie osiągniętych w niej zasadniczych ilości szacunkowych i corocznych cen jednostkowych, ustalanych w zależności od bieżącej koniunktury gospodarczej.

Jest to bodaj największe osiągnięcie, wypływające z nowego projektu inwentaryzacji, bo może ono ułatwić przedsiębiorstwu świadomość ilościowo techniczną i znajomość faktycznej bieżącej wartości względnej majątku stałego P K P., zapewnić realną gospodarkę stale i łatwo kontrolowaną, a jednocześnie otworzyć szerszą perspektywę dla gospodarczych planów w ramach realnej gospodarki inwentaryzacyjnej.

Należy podziwiać, że przy obecnym stanie sprawozdawczości zarząd centralny przedsiębiorstwa P. K. P. potrafił gospodarować przedsiębiorstwem w tak wyjątkowo trudnych warunkach. W pierwszej fazie powojennej odczuwa się jednak dotkliwie brak inwentaryzacji, bez której gospodarka jest bardzo utrudniona.

Reasumując, można już postawić wnioski końcowe i określić zasadnicze dezyderaty dotyczące inwentaryzacji:

1. Nową inwentaryzację trzeba budować od podstaw.

2. Przy określaniu zasad inwentaryzacji należy kierować się przede wszystkim potrzebami służby drogowej, która gospodaruje obiektami i urządzeniami, stanowiącymi więcej niż połowę wartości całego majątku stałego P. K. P.

3. W strukturze ksiąg inwentarzowych należy uwzględnić wszelkie dane, dotyczące sprawozdawczości ogólnej i statystyki w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego.

4. Za podstawę do założenia ksiąg inwentarzowych należy przyjąć kartotekę majątkową, która powinna zawierać następujące dane.

1. Opis fizyczny, ilościowe dane techniczne, materiał budowy, konstrukcje, rodzaj, system i gatunek; stan potrzebny do określenia wartości i zaszeregowania do odpowiedniej kolumny wartościowej w księdze inwentarzowej oraz dane prowadzone dotychczas w specjalnych księgach technicznych, metrykach, rejestrach budowli itp.
2. Dane o przebiegu robót i czynności eksploatacyjnych i związanych z nimi wydatkach w okresach rocznych oraz wyniki okresowych oględzin i badań.

5. Bieżące prowadzenie ksiąg inwentarzowych należy oprzeć na unormowanej przepisami sprawozdawczości w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego P. K. P. polegającej na dostosowaniu:

1. specjalnego zarachowania sprawozdawczego, zgodnego ze szczegółowym podziałem majątku stałego oddzielnie dla:

   A — robót i czynności wykonywanych sposobem gospodarczym,

   B — robót i czynności wykonywanych przez instytucje, stojące poza normalną organizacją przedsiębiorstwa P. K. P., czy poza przedsiębiorstwem oraz przez firmy prywatne,

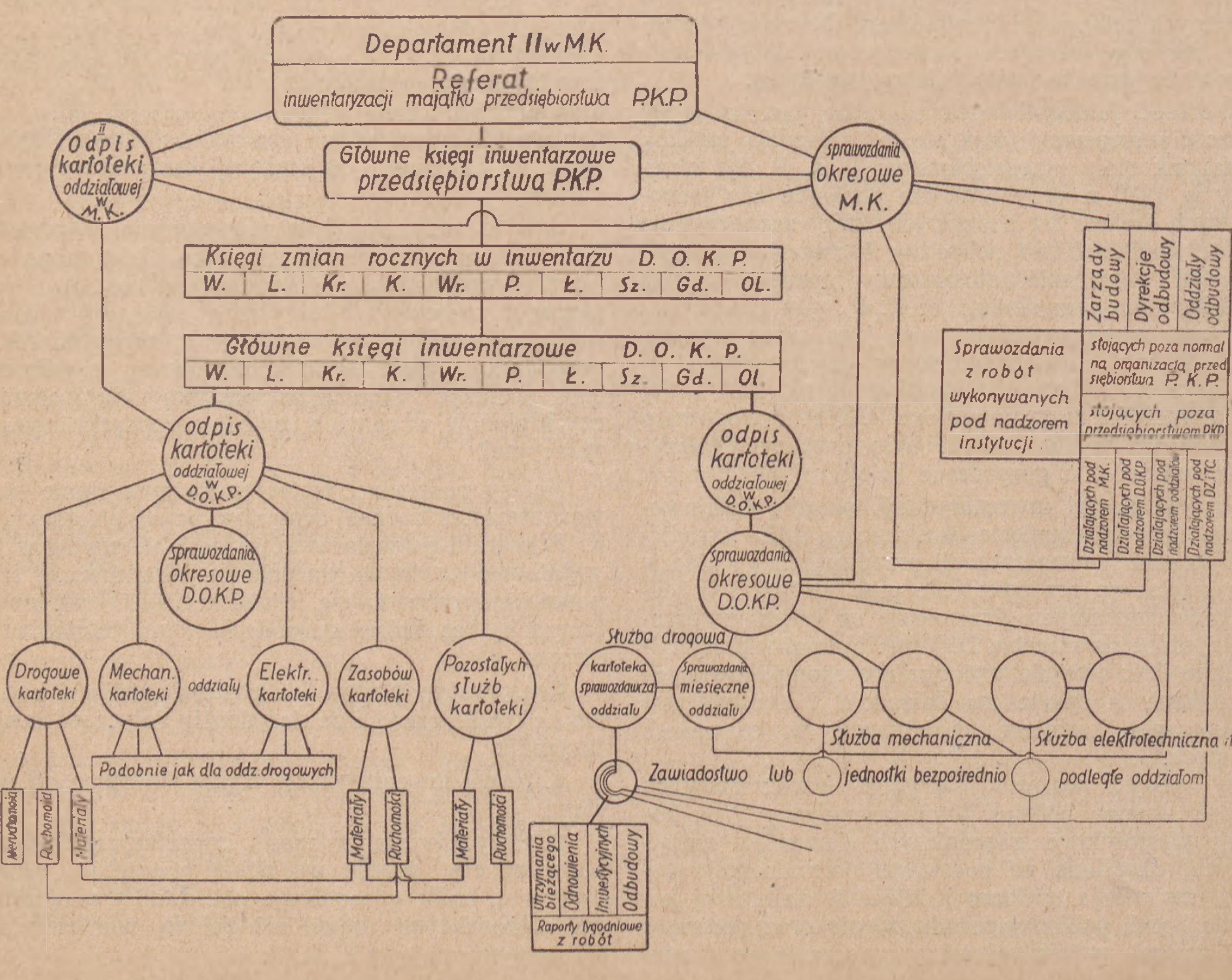
   oraz oddzielnie przy A i B dla:

   a) robót i czynności utrzymania bieżącego,
   b) robót odnowienia,
   c) robót inwestycyjnych,
   d) robót i czynności odbudowy.
2. norm robocizny i materiałów dla każdej z robót i czynności ujętych w zarachowaniu sprawozdawczym.

6. Sprawozdawczość w zakresie ewidencji majątku stałego winna być zorganizowana centralnie począwszy od D. O. K. P. wzwyż, a prowadzona na podstawie sprawozdań składanych przez oddziały liniowe poszczególnych służb gospodarujących majątkiem stałym, sporządzonych na podstawie raportów okresowych najniższego nadzoru technicznego.

7. Wartość majątku stałego przedsiębiorstwa P. K. P. winno określać corocznie Ministerstwo Komunikacji na podstawie zamknięć Głównej Księgi Inwentarzowej przedsiębiorstwa P. K. P. i corocznie ustalanych cen jednostkowych.

Schemat podziału zasadniczych materiałów i czynności inwentarzowych oraz związanych z nimi czynności i materiałów sprawozdawczych przedstawiony jest poniżej.



W końcu stwierdzić należy, że artykuł niniejszy nie wyczerpuje sprawy inwentaryzacji majątku przedsiębiorstwa P.K.P., które jest zagadnieniem bardzo szerokim i wiąże się bezpośrednio z najistotniejszymi problemami komunikacyjnymi.

Inwentaryzacja majątkuP.K.P. natrafia jednak na poważne trudności prestiżowe. Jedni uważają inwentaryzację za sprawę finansową czysto-księgową—inni dopatrują się w niej momentów technicznych i pragnęliby włączyć inwentaryzację do zakresu tych prac. Inwentaryzacja jest jednak w istocie swej pracą pomocniczą, potrzebną tak dla zagadnień finansowych jak i technicznych, a służy raczej sprawom ekonomicznym oraz polityce finansowo-technicznej i ogólno-gospodarczej przedsiębiorstwa P. K. P.

Głównym członem bieżącej inwentaryzacji majątku stałego P. K. P. jest sprawozdawczość, która może zapewnić automatyczną kontrolę finansową czynności technicznych, lecz w tym celu winna być oddzielona strona wykonawcza ewidencji od środków dyspozycji i odgraniczone komórki opracowujące ewidencję i zasadniczą sprawozdawczość od komórek bezpośrednio wykonawczych.

Przekształcane stopniowo w tym duchu funkcje ewidencyjno - sprawozdawcze w zakresie ewidencji i kontroli majątku stałego P. K. P. mogą się z czasem zorganizować w specjalną pomocniczą, lecz ściśle zespoloną z wyodrębnionymi służbami specjalnymi, służbę sprawozdawczą, opartą na fachowości.

OD REDAKCJI.

Zamieszczając powyższy artykuł o inwentaryzacji majątku stałego P. K. P., Redakcja uważa go za materiał dyskusyjny, który ze względu na dotychczasową pracę Autora nad zagadnieniem inwentaryzacji przedstawia dużą wartość i jest w chwili obecnej szczególnie na czasie. Dyskusja na poruszony temat jest tymbardziej potrzebna, że inwentaryzacja majątku PKP dojrzała do szybkiego wykonania.

Trudno godzić się, aby PKP mogły i musiały dłużej gospodarować bez wyczerpującego i dokładnego określenia obiektu swej gospodarki, zarówno pod względem ilościowym, jak wartościowym.

Autor ma zupełną słuszność, mówiąc o dwojakim aspekcie inwentaryzacji, która ma na celu, z jednej strony, ocenę majątku, nagromadzonego przez społeczeństwo i przeznaczonego do zaspakajania potrzeb komunikacji kolejowej, z drugiej zaś strony służyć ma celom technicznym, wyliczając i opisując posiadane przez kolej środki transportowe, urządzenia i tabor. Poza tym tylko inwentaryzacja może dać trwałą i pewną podstawę do obliczania środków potrzebnych do utrzymania kolejowego aparatu w należytym stanie: środków pieniężnych, personelu i materiałów. Bez inwentaryzacji ani prawidłowe budżetowanie, ani rozdział kredytów, ani kontrola wykonywanych rozchodów nie mogą być oparte na pewnym gruncie i z konieczności stają się bądź bezkrytycznym sankcjonowaniem faktów dokonanych, bądź nie mniej dowolną improwizacją. Inwentaryzacja powinna być tak pomyślana i wykonana aby dawała odpowiedź na wszystkie powyższe zapytania: techniczne, finansowe i gospodarcze.

Natomiast nie może być przyjęty bez dyskusji pogląd Autora na sprawozdawczość kolejową, a w szczególności służby drogowej. I tutaj Autor ma słuszność, kiedy mówi o przeciążeniu technicznym jednostek wykonawczych pracą biurową; natomiast upraszcza on zbytnio zagadnienie, gdy proponuje zastąpienie codziennej sprawozdawczości tygodniową i wierzy, że tym samym osiągnąć można tak znaczne oszczędności personalne. Zniesienie codziennych raportów napotkałoby poważne trudności, a jednocześnie obciążyłoby jednostki wykonawcze rejestracją codziennych wyników i ich przepracowywaniem na tygodniowe raporty.

Sprawozdawczość i jej terminy składania w nieznacznym tylko stopniu wiąże się z inwentaryzacją, a zasługując na niemniejszą uwagę kierownictwa kolejowej gospodarki, powinna być rozpatrywana jako zagadnienie bardzo istotne, ale niezależne.

Inż. Mieczysław Łopuszyński

Plan przewozów kolejowych [dokończenie]

Przewozy towarowe na kolejach

W tablicy 6 i na wykresie 16 znajdujemy ogólną charakterystykę przewozów towarowych i ich rozwoju w Polsce w okresie 1922—1938 r.

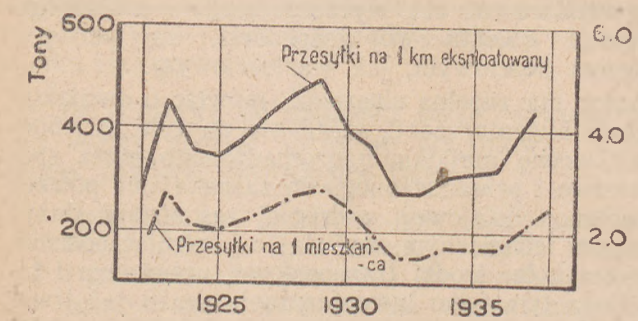
Tablica 6.

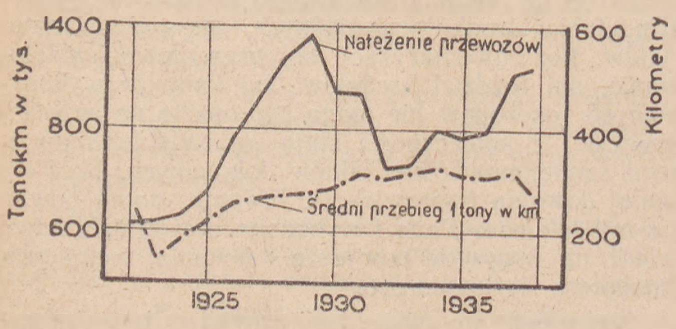
Charakterystyka przewozów towarowych na kolejach normalnotorowych w Polsce[1]).

Rok	Natężenie przewozów w tysiącach tonokilometrów na 1 km eksploatowany	Ilość przesyłek na 1 km eksploatowany w tonach	Ilość przesyłek na 1 mieszkańca w tonach	Średni przebieg jednej tony w km
1922	629	2667	1,5	236,—
1923	637	4547	2,7	140,—
1924	660	3593	2,1	184,—
1925	750	3446	2,0	218,—
1926	962	3791	2,2	254,—
1927	1120	4283	2,4	261,—
1928	1274	4691	2,7	272,—
1929	1364	4981	2,8	274,—
1930	1144	4006	2,5	286,—
1931	1141	3638	2,0	314,—
1932	847	2763	1,5	306,—
1933	866	2719	1,5	318,—
1934	1004	3075	1,7	326,—
1935	977	3140	1,7	311,—
1936	997	3215	1,7	308,—
1937	1220	4050	2,1	320,—
1938	1250	4680	2,5	261,—

[1]) Łącznie z przewozami gospodarczymi.

Wykres 16





Dane te stwierdzają, że w okresie pomiędzy dwoma wojnami światowymi przewozy towarowe cechowała duża zmienność, tak w stosunku do natężenia, jak i wydajności przewozowej. Również i proces kształtowania się średniej odległości przewozu 1 tony nie zaznaczył się wyraźnie, jakkolwiek naogół wystąpiło w okresie 1925 — 1937 pewne jej zwiększenie. Po rogu 1932, w którym obserwowaliśmy najniższy poziom przewozów, nastąpiła stopniowa poprawa, jednak w ogólnym procesie ich kształtowania się nie możemy uchwycić — ustabilizowanej, strukturalnej i wynikającej z trwałych podstaw — linii rozwojowej. W 1938 r. zdołaliśmy osiągnąć poziom pracy przewozowej z 1929 r., co świadczy o silnym dynamizmie naszej gospodarki przewozowej, oraz o odpowiednim przygotowaniu organizacji i środków do opanowania przez koleje w krótkim czasie tak znacznego przyrostu przewozów towarowych.

Ilustracją zmian pracy kolei w Polsce służy następujące zestawienie wskaźników natężenia, wydajności i średniej odległości przebiegu 1 tony przesyłek.

	1925	1929	1932	1938
Natężenie przewozów w tonokilometrach na 1 km eksploatowany	55	100	62	92
Ciężar przesyłek, przypadający na 1 km eksploatowany	69	100	55	94
Ciężar przesyłek, przypadający na 1 mieszkańca	71	100	54	88
Średni przebieg 1 tony	79	100	112	95

Na obszarach Polski przedwojennej w granicach z 1945 r. przewozy towarowe kształtowały się nieco odmiennie, jak to wskazują następujące dane. Jakkolwiek są one niezupełnie ścisłe, uzyskane bowiem przez odliczenie nadania przesyłek w Dyrekcjach Kolejowych Wileńskiej i Lwowskiej i w połowie w Dyrekcji Radomskiej, dają jednak pogląd na wielkość natężenia przewozowego i jego zmiany w latach 1928 — 1938.

	1928 r.	1932 r.	1938 r.[1]
Ilość przewiezionych przesyłek w milionach ton	67,0	41,6	67,8
Ilość wykonanych tonokilometrów w milionach		12.780	17.560
Natężenie przewozów w tysiącach tonokilometrów na 1 km eksploatowany		1.131	1.495
Ilość przesyłek przypadająca na 1 km eksploatowany w tysiącach ton	6,2	3,7	5,8
Ilość przesyłek przypadająca na 1 mieszkańca w tonach	3,7	2,2	3,2
Średni przebieg 1 tony w km		307	259

Na obszarach poszczególnych dyrekcyj kolejowych, wydajność przewozowa przedstawia się następująco:

Dyrekcje kolejowe	Ilość przesyłek przypadająca na 1 km eksploatowany w tysiącach ton			Ilość przesyłek przypadająca na 1 mieszkańca w tonach		
	1928	1932	1938	1928	1932	1938
Warszawska	5,8	3,2	5,7	2,1	1,2	2,0
Radomska	2,2	1,2	2,2	1,0	0,6	0,9
Poznańska	2,7	1,4	2,8	2,7	1,3	2,5
Toruńska	1,8	0,9	1,6	1,7	1,0	1,6
Katowicka	47,8	31,2	50,5	26,4	16,5	24,7
Krakowska	4,7	3,1	2,9	1,8	1,2	1,7

Dane te świadczą o olbrzymim znaczeniu przewozowym okręgu Dyrekcji Katowickiej, w której brały początek przewozy masowe o znacznym tonażu, a przede wszystkim węgiel, idący do kraju i na wywóz przez porty i granice lądowe. W pozostałych Dyrekcjach oprócz Warszawskiej i częściowo Krakowskiej na ogół wydajność przewozowa była prawie jednakowa.

Należy również zaznaczyć, że w 1938 r. wydajność przewozowa we wszystkich prawie okręgach dyrekcyjnych osiągnęła poziom z 1928 r., co miało bez wątpienia charakter stały, strukturalny. O ile bowiem wzrost przewozów w okresie 1925 — 1929 posiadał pierwiastki koniunkturalne i był spowodowany po części ogólno-światową sytuacją zwyżkową po pierwszej wojnie światowej i wskutek tego narażony był na silną depresję w okresie kryzysu, to poprawa ogólnej sytuacji gospodarczej w Polsce i pracy przewozowej komunikacji w latach 1932 — 1938 była procesem stałym i następstwem natężenia naszej gospodarki, przerwanej przez drugą wojnę światową.

W rozważaniach nad przyszłym kształtowaniem się i rozwojem przewozów towarowych na kolejach w Polsce, niezmiernie ważnym przyczynkiem będzie znajomość przedwojennej wielkości i struktury przewozów oraz wydajności przewozowej ziem odzyska-

[1]) Dane nieścisłe, obliczone na podstawie procentowego stosunku przewozów w 1928 r.

nych. Stwierdzić bowiem musimy, że nasze dążenia do zasiedlenia i zagospodarowania tych ziem do poziomu przedwojennego i nawet przekroczenia go są całkowicie możliwe i osiągalne. Przy posiadanych tam zasobach surowcowych i możliwościach wytwórczych, tak w dziedzinie przemysłu, jak rolnictwa, leśnictwa i hodowli, powinno nastąpić nie tylko takie same, lecz znacznie silniejsze tempo działalności gospodarczej oraz dalszy rozwój procesów wytwórczych i wymiennych, jakie istniały tam przed wojną. W konsekwencji możemy oczekiwać tam silnego rozwoju przewozów i w pierwszym etapie osiągnięcia ich poziomu przedwojennego a następnie znacznego zwiększenia wskutek naturalnego i organicznego związku tych ziem z całym organizmem Polski, przed wiekami utraconych i włączonych gwałtem do sztucznego kompleksu krajów Rzeszy Niemieckiej.

Ogólne zestawienie przesyłek towarowych nadanych w 1938 r. na ziemiach odzyskanych wyraża się w liczbach następujących w tysiącach ton:

B. prowincje niemieckie	Nadanie wewnątrz b. prowincji	Nadanie do innych b. prowincyj	Nadanie do portów Prus Wschodn.	Nadanie poza granice Niemiec	Razem
Prusy Wschodnie	1906	348	854	4	3112
Pomorze, Brandenburgia i Marchia Graniczna	3153	4988	—	43	8184
Dolny Śląsk	8329	8920	—	372	17621
Górny Śląsk	11363	17994	—	741	30098
Razem	24751	32250	854	1160	59015

Na podstawie tych liczb możemy określić wydajność przewozową poszczególnych obszarów ziem odzyskanych w sposób następujący:

	Przesyłki towarowe przypadające: Na 1 km eksploatowany w tysiącach ton	na 1 mieszkańca w tonach
Prusy Wschodnie	1,3	2,4
Pomorze, Brandenburgia i Marchia Graniczna	1,9	2,7
Dolny Śląsk	5,5	5,8
Górny Śląsk	23,8	19,3
Przeciętnie dla całego obszaru ziem odzyskanych	5,3	6,7

Pogląd na zmiany w czasie wydajności kilometrycznej dają poniższe dane, dotyczące b. dyrekcji kolei niemieckich, obejmujących obszary obecnie wchodzące w skład Państwa Polskiego.

B. Dyrekcje	Ilość przesyłek towarowych w tysiącach przypadająca na 1 km eksploatowany 1928 r.	1932 r.	1938 r.
Królewiecka	1,2	0,9	1,6
Szczecińska	2,5	1,5	2,4
Wschodnia	1,9	1,1	1,4
Wrocławska	5,7	3,3	6,0
Opolska	21,0	14,8	19,5

Dla poparcia poprzednich wywodów oraz pełniejszego zobrazowania kolejowych przewozów towarowych w Polsce w porównaniu z innymi krajami mogą służyć wskaźniki wydajności przewozowej w 1938 r., obliczonej w stosunku do długości eksploatowanej sieci i zaludnienia, podane w tablicy 7.

Dane tej tablicy wskazują, że przewozy towarowe, przeliczone na jednego mieszkańca, na ziemiach dawnych były o 28%, a na ziemiach odzyskanych o 148% większe, niż przeciętne na obszarach Polski z 1939 r. Wydajność kilometryczna natomiast na tych ostatnich obszarach była tylko nieco niższa od wydajności na obecnych obszarach dawnych i odzyskanych, co tłomaczy się znacznie mniejszym zagęszczeniem sieci kolejowej.

Wskaźniki ciężaru przesyłek towarowych, przypadających na 1 km eksploatowany i na 1 mieszkańca w 1938 r. w różnych krajach.

Tablica 7.

Kraj	Ilość przesyłek towarowych, przypadających na 1 km eksploatowany: W tysiącach ton	Wskaźnik	Ilość przesyłek towarowych, przypadających na 1 mieszkańca: W tonach	Wskaźnik
Belgia	16,1	342	9,7	388
Anglia	10,8	230	7,2	291
Niemcy	9,5	200	7,2	288
Szwajcaria	4,9	104	3,8	152
Holandia	4,8	102	1,9	76
Polska w granicach z 1939 r.	4,7	100	2,5	100
Polska w granicach z 1945 r.:				
ziemie dawne	5,8	123	3,2	128
ziemie odzyskane	5,3	113	6,7	248
Czechosłowacja	4,4	94	3,5	140
St. Zj. A. P.	3,4	72	9,5	380
Z. S. R. R.	3,2	71	1,5	60
Francja	3,1	66	3,1	124
Włochy	3,9	62	1,1	44
Wegry	2,5	53	2,2	88
Rumunia	2,0	74	1,1	44
Jugosławia	1,6	34	1,0	40

Tablica 7 wykazuje, że pod względem ilości przesyłek towarowych, przypadających na 1 km sieci kolejowej ustępowaliśmy tylko Anglii, Belgii i Niemcom. Natomiast wydajność przewozowa jednego mieszkańca Polski była niepomiernie niska.

Zastanawiając się nad czynnikami, które mogłyby posłużyć za podstawę do określenia przyszłego rozwoju przewozów w Polsce, oraz rozpatrując przytoczone dane o ich postępie i zmianach, możemy dojść do wniosku, że pewną wskazówką i oparciem się w tym względzie może być obserwowana w innych krajach wydajność przewozowa, odniesiona do jednego mieszkańca. Będąc bowiem przeciętną miarą potrzeb przewozowych ludności w zakresie zaopatrzenia materiałowego oraz wykładnią poziomu gospodarczego może z powodzeniem być przyjęta przy opracowaniu planów przewozowych jako pierwsze przybliżenie.

Należy przy tym zauważyć, że w gospodarce planowej ogólne założenia planu dyktują poszczegól-

nym elementom organizmu gospodarczego zadania produkcyjne, które mają być spełnione w określonym czasie. Ponieważ system komunikacyjny, składający się ze wszystkich rodzajów środków przewozowych, jest jednym z ważniejszych czynników produkcji, zarówno jak i ogniwem, łączącym wytwórcę ze spożywcą, przeto jego zadania muszą być w planie gospodarczym również określone. Zadania te stanowią wielkość usług przewozowych, których spełnienia w danym okresie czasu oczekuje życie gospodarczo-społeczne, wynikają ze scałkowania potrzeb przewozowych poszczególnych działów gospodarki. Jeżeli np. plan gospodarczy przewiduje określone wydobycie węgla kamiennego, jego spożycie wewnętrzne i wywóz, tym samym zostaje określony zasięg i rozmiary pracy przewozowej tych komunikacji, które zdolne są wykonać przewóz z najlepszym wynikiem ekonomicznym, a więc kolei i dróg wodnych śródlądowych, przeznaczonych do przewozów masowych. To samo możemy powiedzieć o przewozach wynikających z przewidywanej produkcji i spożycia wytworów górniczo-przemysłowych, rolnictwa, hodowli i tp. Realność podobnego obrachunku zależy od dokładności przewidywania przewozów cząstkowych oraz określenia stosunku tonażu produkcji, surowców, półfabrykatów i gotowych wyrobów do tonażu ich przewozów w komunikacji wewnętrznej, wywozie, wwozie i tranzycie.

Stosunek ten na ogół pozostawał przed wojną w Polsce bez wielkich zmian, jak to wykazują liczby ujęte w tablicy 8, dla niektórych przesyłek.

Tablica 8.

Stosunek procentowy ciężaru nadanych na kolejach towarów do ich produkcji.

Rodzaj przesyłek	1929 r.	1935 r.	1938 r.
Węgiel kamienny	75,1	74,2	69,5
Ropa naftowa i przetwory naftowe	93,0	81,8	90,0
Drzewo	—	54,1	67,0
Pszenica	20,4	14,3	—
Żyto	9,1	9,7	—
Jęczmień	19,8	16,8	—
Owies	5,8	6,2	—
Ziemniaki	1,5	1,2	1,2
Buraki cukrowe	57,8	52,4	50,2
Cukier	85,7	74,8	60,0

Obliczenie przewidzianych przewozów na podstawie analizy produkcji poszczególnych rodzajów towarów, jako zbyt drobiazgowe wykraczałoby poza ramy tej pracy i zresztą dla jego przeprowadzenia brak jest szeregu danych podstawowych. Celem wytworzenia poglądu na omawiane zagadnienia przyszłej wielkości przewozów towarowych w Polsce pozostaje oprzeć się na wydajności przewozowej, osiągniętej w krajach o podobnej do naszej strukturze gospodarczej.

Biorąc za podstawę wydajność przewozową w wysokości 7 ton na jednego mieszkańca, odpowiadającą wydajności w Anglii i w Niemczech w 1938 r., oraz w Czechosłowacji w 1929 r., ogólny tonaż przesyłek w Polsce wyniesie:

25.800.000 . 7 = 180,6 milionów ton,

co daje na 1 km eksploatowany okrągło 7.600 ton.

Obliczone w ten sposób przewozy przesyłek towarowych przedstawiają górną granicę, wynikają bowiem z wydajności obserwowanej w najbardziej uprzemysłowionych krajach Europy i przekraczającej znacznie wydajność Polski w granicach przedwojennych. Ponieważ wydajność przewozowa ziem odzyskanych stanowiła w 1938 r. około 6, 7 ton, a na ziemiach dawnych 3, 2 ton na jednego mieszkańca, wyrównanie się do wyższego poziomu możliwe będzie częściowo przez podniesienie ilości przewozów na ziemiach dawnych. Nie możemy tam jednak oczekiwać szybkiego wzrostu zapotrzebowania na przewozy z uwagi na słabe zagospodarowanie i ograniczone możliwości produkcyjne północnych i wschodnich połaci kraju. Główny natomiast wpływ na wzmożenie przewozów i osiągnięcie wyższej ogólnej wydajności będą miały przedwojenne obszary przemysłowe oraz ziemie odzyskane po ich zagospodarowaniu, zasiedleniu i większym niż przed wojną wykorzystaniu zasobów surowcowych i energetycznych oraz możliwości wytwórczych przemysłu i rolnictwa.

Ponieważ obliczenie powyższe jest zbyt ogólnikowe i nie uwzględnia właściwości gospodarczych, a zatem i wydajności przewozowej poszczególnych obszarów ziem dawnych i odzyskanych, jak wiadomo znacznie różniących się pomiędzy sobą w poziomie wytwórczości, zasobów naturalnych i potrzeb ludności, można go uważać tylko za orientacyjne.

Szczegółowe obliczenie przewozów na obszarach poszczególnych dyrekcji kolejowych, których oczekiwać możemy w okresie najbliższych pięciu lat, podane w poniższym zestawieniu, wykazało przypuszczalny ogólny przewóz przesyłek towarowych w wysokości 151.8 milionów ton. Obliczenie to przeprowadzono na podstawie przyjętych w zestawieniu wydajności kilometrycznych i w założeniu, że na ziemiach odzyskanych przewozy osiągną poziom przedwojenny, na obszarach zaś dawnych wzrosną o około 10%.

Dyrekcja	Ilość przesyłek w tysiącach ton przypadająca na 1 km eksploatowany				Przewidywane przewozy towarowe w milionach ton [1])
	Rzeczywista w 1938 r.		Przyjęta w 1931 r.		
	Na ziemiach dawnych	Na ziemiach odzyskanych	Na ziemiach dawnych	Na ziemiach odzyskanych	
Warszawska	5,7	—	6,3	—	10,1
Lubelska	2,2	—	2,4	—	3,6
Łódzka	—	—	4,3	—	7,1
Krakowska	2,9	—	3,2	—	5,0
Katowicka	50,5	23.8	55,5	23,8	85,3
Wrocławska	—	5,5	—	5,5	18,3
Poznańska	2,8	1,9	3,1	1,9	7,8
Szczecińska	1,6	1,9	1,9	1,9	5,3
Gdańska	—	1,9	1,9	1,9	5,8
Olsztyńska	—	1,3	—	1,3	3,5
					151,8

Przedwojenne nadanie węgla kamiennego w dyrekcji Katowickiej na obszarach dawnych wynosiło w 1938 r. łącznie z Zagłębia Górnośląskiego, Dąbrowskiego i Krakowskiego, 28,7 milionów ton. Równocześnie ilość nadanego węgla kamiennego na kole-

[1]) Łącznie z przewozami gospodarczymi.

jach w części Górnego Śląska, należącej przed wojną do Niemiec stanowiła 22,5 milionów ton. Razem więc z Górnego Śląska wychodziło przed wojną 51,2 milionów ton węgla.

Zakładając, że przewozy węgla w końcu okresu pięcioletniego osiągną wysokość przedwojenną, otrzymamy przypuszczalny tonaż tych przewozów, łącznie z przewozami z Dolnego Śląska, około 58 milionów ton.

W związku z tym, że przedwojenne przewozy węgla kamiennego, idącego z Zagłębia Śląskiego, stanowiły na kolejach polskich i niemieckich przeciętnie około 75% ogólnego nadania przesyłek towarowych na Górnym Śląsku, i przyjmując, że stosunek ten zachowany będzie w przyszłości, możemy określić ogólne nadanie przesyłek towarowych w omawianej dyrekcji kolejowej w wysokości — 68,3 milionów ton. Wprowadzając odpowiednią poprawkę do wyżej podanego zestawienia, otrzymamy ogólny przewidywany tonaż przesyłek towarowych na kolejach polskich w 1951 r. — 134,8 milionów ton.

W obliczeniach tych nie zostały uwzględnione przewozy tranzytowe, które w 1938 r. osiągnęły w Polsce przed wojną wysokość 5.900 tysięcy ton. Jakkolwiek stawianie wniosków o przyszłym kształtowaniu się tych przewozów jest dość trudne, należy jednak liczyć się z ich znacznym wzrostem, tak pomiędzy Związkiem Radzieckim a krajami Europy Zachodniej, jak i w kierunku południkowym z Czechosłowacji, Węgier i innych krajów południowych do portów w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni.

Jeżeli w przybliżeniu przyjmiemy te przewozy o 100% większe niż przed wojną, wówczas ogólny tonaż przesyłek towarowych osiągnąłby w końcu najbliższych pięciu lat wysokość 140,7 milionów ton.

Przewozy towarowe w 1946 r. wynosiły wg. jeszcze nie ostatecznych danych w milionach ton:

Nadanie:		
w komunikacji wewnętrznej	34,8	
do portów w Gdańsku i Gdyni	4,4	
do portu w Szczecinie	0,2	
zagranicę drogą lądową	9,9	
Razem nadanie		49,3
Przybycie:		
z zagranicy przez porty	2,4	
z zagranicy drogą lądową	0,4	
Razem przybycie		2,8
Tranzyt		0,9
Ogółem przewozy handlowe		53,0
Przewozy gospodarcze		15,0
Ogółem		68,1

Równocześnie przebiegi wszystkich ładunków w 1946 r. osiągnęły wysokość 19.477 milionów tonokilometrów, przy średniej odległości przewozu jednej tony — 286.

Średnie odległości przewozu 1 tony w poszczególnych miesiącach 1946 r. ulegały silnym wahaniom, o czym świadczą dane poniższe

Styczeń	km	293	Lipiec	km	301
Luty	„	304	Sierpień	„	301
Marzec	„	316	Wrzesień	„	270
Kwiecień	„	332	Październik	„	—
Maj	„	346	Listopad	„	—
Czerwiec	„	321	Grudzień	„	—

Plan przewozów towarowych na Polskich Kolejach Państwowych przewidywał w 1946 r. wykonanie 71,4 milionów ton, przy ogólnym przebiegu 24.718 milionów tonokilometrów i średniej odległości przewozu jednej tony — 246 km. Jak widzimy przewidywania te nie sprawdziły się w całości. O ile bowiem ilość przewiezionych w rzeczywistości ton ładunków była mniejsza tylko o 5% od przewidywanej, to przebiegi osiągnęły 79% przewidywanych, a to z uwagi na obniżenie się w drugiej połowie roku średnich przebiegów 1-ej tony.

Ponieważ miarą produkcji usług w ruchu towarowym każdego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, a między nimi i kolejowego, są wykonane tonokilometry, przeto plan przewozów, stanowiący podstawę planowania w cyklu kontroli budżetowej i zadaną syntezą pracy przedsiębiorstwa, powinien zawierać oprócz przewidywanego tonażu przesyłek również ich przebiegi. O ile jednak dla obliczenia ciężaru przesyłek możemy posiłkować się przez analogię wydajnością przewozową obserwowaną w krajach o zbliżonej strukturze gospodarczej, lub metodą zróżniczkowanego badania produkcji i przewozów poszczególnych rodzajów towarów, to dla określenia przebiegów podobnej analogii z innymi krajami zastosować nie możemy. Trzeba bowiem pamiętać, że wydajność przewozowa, stanowiąca ilość przewiezionych ton przypadających na 1 mieszkańca, jest wyrazem stanu gospodarczego danego kraju i odpowiednikiem poziomu potrzeb ludności — natomiast przebiegi oznaczają wykonaną pracę i są wynikiem zarówno wielkości samego tonażu ładunków jak i odległości ich przewozu.

Odległość oraz związane z nią przebiegi ładunków, wyrażone w tonokilometrach, zależne są od rozmieszczenia ośrodków produkcji i zbytu, lokalizacji przemysłu i położenia rejonów rolniczych, zaopatrujących kraj, wreszcie od wielkości i kierunku przewozów eksportowych, importowych i tranzytowych. A te czynniki kształtują się odmiennie w różnych krajach nawet o zbliżonej wydajności przewozowej, na co wskazują następujące dane, dotyczące 1937 r.

Kraj	Wydatność przewozowa w tonach na 1 mieszkańca	Średni przebieg 1 tony w km
Polska	2,5	261
Francja	3,1	204
Niemcy	7,2	171
Czechosłowacja	3,5	155
Anglia	7,2	75
Belgia	16,1	69

Średnia odległość przewozu 1 tony w Polsce, jak widzimy, znacznie przekracza podobne odległości w innych krajach. Jest to następstwem położenia głównych ośrodków przemysłowych, a szczególnie kopalni węgla, w południowo-zachodniej części kraju. Niewspółmiernie wydłużone przewozy masowe do innych części krau w komunikacji wewnętrznej i przewozy eksportowe do portów bałtyckich oddziaływują na tak wysokie kształtowanie się średnich odległości przewozu. Odległości te dla różnych kierunków przewozowych przesyłek zwyczajnych handlowych przed wojną przedstawia tablica 9.

Tablica 9.

Średnie przebiegi 1 tony przesyłek handlowych zwyczajnych.

	1928	1929	1930	1932	1935	1936	1937
Ogólna ilość przewiezionych przesyłek w milionach ton	70,8	73,8	60,6	40,8	47,3	49,3	60,9
Ogólny przebieg w miliardach tonokilometrów	19,6	21,1	18,2	13,3	15,4	16,2	19,4
Średni przebieg 1 tony w km	277	286	297	326	326	328	318
Średni przebieg 1 tony w km:							
w komunikacji wewnętrznej	202	204	202	224	225	223	222
do portów	594	592	618	610	612	630	616
zagranicę	254	256	238	179	188	185	175
w przywozie z portów	445	508	516	602	548	562	547
w przywozie z zagranicy	132	194	170	167	213	153	260
w tranzycie	368	378	440	368	350	344	314

Z danych tablicy 9 możemy wnioskować, że przeciętne przebiegi 1 tony w komunikacji wewnętrznej w latach 1928 — 1930 utrzymywały się na prawie niezmiennym poziomie 202 — 204 km. Wzrosły one w następnym okresie poprawy gospodarczej 1932 — 1937 r. do 222 — 225 km, pozostając na tym poziomie bez zmiany. Można przyuszczać, że przejście z poprzedniego przeciętnego przebiegu 202 km do 224 km w latach ostatnich przed wojną tłomaczy się zmianami zaszłymi o charakterze stałym w zapotrzebowaniu na przewozy masowe w poszczególnych częściach kraju. W szczególności na te przesunięcie wywarło wpływ osłabienie działalności inwestycyjnej na zachodzie, a wzmożenia jej w środku i na wschodzie kraju. Wreszcie nie ulega wątpliwości, że ogólne podniesienie się działalności gospodarczej i poziomu wytwórczości i spożycia na ziemiach wschodnich wywarło niemniej silny wpływ na przebiegi przesyłek w obrotach tych części z ośrodkami przemysłu, leżącymi w zachodnich okręgach. Potwierdzenie tego zjawiska znajdujemy w tablicy 10, dotyczącej średnich odległości przewozu węgla, oraz w tablicy 11, średnich odległości przewozu ważniejszych towarów.

Tablica 10.

Średnie odległości przewozu 1 tony węgla.

	1928	1929	1930	1932	1935	1936	1937
Przewozy w milionach ton:							
w komunikacji wewnętrznej	12,5	13,7	11,3	8,4	9,1	10,4	12,1
do portów	7,6	8,2	8,5	8,1	7,6	7,7	9,6
zagranicę	5,7	6,0	3,9	2,0	1,3	1,0	1,3
Przebiegi w miliardach tonokilometrów:							
w komunikacji wewnętrznej	3,3	3,7	3,0	2,3	2,5	2,8	3,2
do portów	4,7	5,2	5,4	5,0	4,7	4,8	5,8
zagranicę	0,7	0,8	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1
Średnia odległość przewozu 1 tony w km:							
w komunikacji wewnętrznej	261	271	264	270	272	279	278
do portów	617	627	630	615	609	627	605
zagranicę	119	126	126	92	110	82	90

Zastanawiając się nad przedwojennym kształtowaniem się średniej odległości przewozu 1 tony przesyłek towarowych, możemy stwierdzić, że przeciętna odległość przewozu wszystkich przesyłek eksportowych, węgla i innych ważniejszych towarów, jakkolwiek nieznacznie, wzrosła jednak na ogół od 1928 do 1937 r. Jest to dowodem rozszerzania się zasięgu przewozów eksportowych na dalsze obszary kraju, na których stopniowo narastały i wzmagały się możliwości przekazywania nadwyżek produkcji na rynki zagraniczne. Jeżeli w początkowych latach pracy naszych portów w Gdańsku i Gdyni głównymi eksporterami były ziemie Poznańskiego, Pomorza i Śląska, to w miarę rozwoju gospodarczego kraju i krzepnięcia jego siły wytwórczej oraz zwiększania się obrotów wymiennych krajowych i zagranicznych, coraz to większy udział brały obszary dawnego Królestwa Kongresowego i ziem wschodnich. Rozwojowi temu sprzyjały odpowiednio zbudowane taryfy przewozowe oraz ogólna polityka gospodarcza i taryfowa, dążące do podniesienia gospodarczego ziem wschodnich.

Tablica 11.

Średnie odległości przewozu 1 tony ważniejszych towarów w km.

Rodzaj towarów	W komunikacji wewnętrznej					Do portów				
	1928	1932	1935	1936	1937	1928	1932	1935	6936	193
Pszenica	163	175	147	218	269	51	86	94	486	497
Żyto	149	133	198	208	258	95	310	364	507	525
Jęczmień	242	174	149	215	231	230	311	570	589	515
Ziemniaki	165	148	228	152	159	146	167	137	214	167
Buraki cukrowe	57	38	37	48	37					
Mąka i kasze	269	241	271	254	250		228	325	438	344
Cukier	212	195	191	185	208	230	239	261	246	228
Drzewo nieobrobione	233	144	133	128	126	738	694	710	695	710
Drzewo obrobione	217	232	237	272	270	688	738	781	784	796
Cement	231	226	272	258	250	577	586	550	584	625
Surówka	80	76	59	56	48	—	—	633	627	633
Żelazo i stal	195	220	201	215	225	557	487	491	586	617

Jeśli chodzi o średnią odległość przewozów wywozowych przez granice lądowe, widzimy z tablicy 9 jej pewien spadek w latach pokryzysowych w porównaniu z okresem szczytowego poziomu pracy

przewozowej kolei polskich. Natomiast zarówno odległości przewozów importowych przez porty i granice lądowe, jak i przewozów tranzytowych, przechodzących przez Polskę, cechuje brak określonej, ciągłej i uchwytnej linii rozwoju.

Zastanawiając się nad tym zagadnieniem kształtowania się w latach najbliższych przeciętnych odległości przewozów towarowych w Polsce, które wpływają w decydującym stopniu na wielkość ogólnych przebiegów możemy dojść na tle przytoczonych wyżej danych do wniosków następujących.

Według danych statystyki o pracy przewozowej na kolejach polskich można szacować przewozy na ziemiach wschodnich, które odeszły do Związku Radzieckiego, w obrocie z ziemiami obecnie należącymi do Polski na około 10% ogólnego tonażu przewozów. Przewozy w obrębie obszarów wschodnich wynosiły tylko około 5% tego ogólnego tonażu. Przy tak niewielkiej wydajności przewozowej ziem wschodnich, wpływ ich na wielkość średniej odległości przewozów na całej sieci krajowej nie był zbyt duży. Z tego też względu i biorąc pod uwagę, że odległości przewozu ładunków pomiędzy ziemiami wschodnimi a obszarami centralnymi i zachodnimi Polski przekraczały prawdopodobnie ogólną przeciętną odległość 224 km, obserwowaną w latach ostatnich przedwojenną, należy przypuszczać, że na obszarach dawnych znajdujących się w obecnych granicach, średnia odległość powinna zmaleć. Przemawia za tym również fakt większej obecnie zwartości gospodarczej naszego kraju, wskutek odzyskania ziem nad Odrą i Nysą, oraz Prus Wschodnich, co w połączeniu z dążeniem do większego uprzemysłowienia kraju powinno wpłynąć na zmniejszenie przeciętnych odległości przewozu towarów w obrocie krajowym.

Na podstawie tych rozważań możemy przypuszczać, że w najbliższych okresach czasu, średnie przebiegi w komunikacji wewnętrznej ustalą się na poziomie 200 km, z małymi nieuniknionymi odchyleniami w jedną lub w drugą stronę.

Odległość przewozów eksportowych do portów pozostanie bez zmiany na poziomie przedwojennym około 600 km, głównym bowiem nadawcą ładunków masowych do portów w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku pozostanie nadal Dolny i Górny Śląsk.

Znacznie trudniejszą, a narazie nie dającą się dokładnie rozwiązać jest kwestia odległości i przebiegów wywozowych przez granice lądowe, importowych i tranzytowych. Przebiegi te zależą od szeregu różnorodnych czynników, a w pierwszym rzędzie od kierunku samych przewozów i dlatego też dla naszych celów muszą być oszacowane na razie z dużym przybliżeniem. Przyjmiemy dla przewozów wywozowych przez granice lądowe średnią odległość 1 tony w kierunku do Związku Radzieckiego 600 km, do innych krajów w wysokości przeciętnej przedwojennej z ostatnich lat — 180 km. Przebiegi w przewozie towarów pomiędzy Związkiem Radzieckim a krajami Europy Zachodniej oraz pomiędzy Czechosłowacją a naszymi portami bałtyckimi przyjmiemy w dalszych obliczeniach średnio w wysokości 600 km.

Zakładając, że ogólny tonaż przewozów przewidywanych w końcu pięcioletniego okresu, obliczonych w wysokości 140,7 milionów ton, składać się będzie z przewozów wewnętrznych eksportowych i tranzytowych w wysokości podanej w następującym zestawieniu, oraz przyjmując wyżej ustalone średnie odległości przewozu 1 tony, otrzymamy ogólny przebieg ładunków zwyczajnych, jak następuje:

Przewozy	Ilość przesyłek w miliardach ton	Średnia odległość przewozu 1 tony w km	Przebiegi w miliardach tonokilometrów
W komunikacji wewnętrznej	77,9	200	15,58
Wywóz do portów w wysokości przewidywanej zdolności przeładunkowej portów, za potrąceniem 5 milionów ton przewozów drogą wodną Odry	19,0	610	11,59
Wywóz przez granice lądowe w wysokości o 50% większej niż w 1946 r.	15,0	350	5,25
Wwóz przez porty i granice lądowe w wysokości 12% wywozu za potrąceniem 1,5 milionów ton przewidywanego przewozu drogą wodną Odry	2,9	250	0,72
Tranzyt w wysokości przyjętej poprzednio	11,8	600	7,08
Przesyłki gospodarcze w wysokości 10% ogólnego tonażu przewozów	14,1	200	2.80
Razem	140,7	306	43,02

Biorąc za punkt wyjścia rzeczywiste przewozy w 1946 r. otrzymamy ich wysokość w pięcioletnim okresie przy równomiernym wzroście, jak następuje:

Rok	Przesyłki w milionach ton	Przebiegi w miliardach tonokilometrów
1946	68,1	19,48
1947	82,6	24,12
1948	97,1	28,84
1949	111,6	33,56
1950	126,1	38,28
1951	140,7	43,02

Omawiając zagadnienie przewidywanego rozwoju przewozów kolejowych, nie możemy zapominać, że w początkowym okresie koleje będą odgrywały rolę dominującą, przyjmując na siebie całość prawie wszystkich przewozów. Następnie jednak będą one musiały stopniowo ustępować i współdziałać z innymi środkami komunikacji, szczególnie samochodami w ruchu osobowym i żeglugą śródlądową w ruchu towarowym. Praca dróg wodnych śródlądowych i samochodów, znajdująca się obecnie w zarodku, będzie wzrastać stopniowo, obejmując takie przewozy, które ze względu na właściwości techniczne, będą dla tych środków komunikacji najodpowiedniejsze.

W planowaniu pracy przewozowej kolei z tym faktem należy się liczyć. Również należy brać pod uwagę okoliczność, że oczekuje nas nie tylko odbudowa zniszczeń wojennych, lecz również przebudowa i rozbudowa urządzeń i zakładów wytwórczych, linii komunikacyjnych, oraz budownictwo dla celów mieszkalnych, społecznych i administracyjnych. Inwestycje te, których realizacja wymagać będzie dłuższego

czasu, wytwarzać będą wielkie zapotrzebowania przewozów masowych. Równoczesny wzrost dochodu społecznego i narastania dobrobytu powinien wpłynąć na powiększenie ruchu osobowego i przewozu artykułów żywnościowych oraz przedmiotów doraźnego i trwałego użycia.

Względy te doprowadzają do wniosku, że wzrost przewozów osobowych i towarowych, których wykonanie w przyszłych okresach przypadnie nowemu systemowi komunikacyjnemu, a w jego ramach poszczególnym środkom przewozowym, zależeć będzie od tempa przyrostu dochodu społecznego i potrzeb inwestycyjnych.

Przytoczone obliczenia mają na celu wykazanie granic, do których powinny sięgnąć przewozy kolejowe w najbliższym okresie czasu, uwzględniając potrzeby naszego odrodzenia gospodarczego. Stanowią one próbę uchwycenia przyszłej dynamiki rozwojowej pracy kolei, opartej na wydajności przewozowej i zbadaniu procesów jej tworzenia się w Polsce przedwojennej i innych krajach o wysokim poziomie gospodarczym.

Inż. Józef Nowkuński

Stan i produkcja polskich podkładów żelazobetonowych

Gutta cavat lapidem non vi sed saepe cadendo.

Wstęp.

W 1945 r, ukazał się w Przeglądzie Komunikacyjnym pierwszy po wojnie artykuł o potrzebie dla polskich kolei podkładów syntetycznych i w pierwszym rzędzie podkładów ż. betonowych, używanych już z powodzeniem zagranicą po pierwszej wojnie światowej z powodu braku wówczas podkładów drewnianych, które uważa się powszechnie za lepsze od innych.

Drugi artykuł o ż. betonowych podkładach jest w referatach, zgłoszonych na sekcję komunikacyjną Kongresu Techników Polskich (Listopad 1946 r.).

W 1946 r. Polskie Koleje Państwowe już przystąpiły do produkcji pierwszych podkładów ż. betonowych typu polskiego „A", zlecając jednej z betoniarni krajowych wykonanie 10.000 szt. próbnych podkładów żelazobetonowych, pierwowzorem których były podkłady tego typu, wykonane w wytwórni firmy Martens i Daab w okresie pracy konspiracyjnej w czasie wojny.

Ponadto Ministerstwo Komunikacji delegowało swoich inżynierów zagranicę w celu wyjaśnienia stanu zagranicznej produkcji podkładów ż. betonowych oraz stanu ich w torach kolei francuskich i innych.

W nr. 1 (19) z 1947 r. Przeglądu Komunikacyjnego jest artykuł inż. R. Szajera w sprawie podkładów ż. betonowych w Europie.

W 1947 r. Departament V. M. K., po zbadaniu sprawozdania inżynierów delegowanych zagranicę, zdecydował rozszerzyć próby podkładów ż. betonowych do 100.000 szt., stosując jeden z projektów zagranicznych (Orion) nieco zmieniony.

Stajemy przez to w 1947 r. do wyścigu pracy na polu produkcji podkładów ż. betonowych. Chcąc wygrać, powinniśmy jednak badać sprawę wnikliwie, ażeby opracowało się właściwy polski typ zastępczego podkładu z uwagi, że na podkłady drewniane liczyć w najbliższej przyszłości nie można, tak samo jak i na podkłady stalowe.

Niezależnie od światowego kryzysu węglowego, który hamuje postęp produkcji stali, oraz niezależnie od braku drewna na rynkach europejskich, należy liczyć się poważnie z faktem, że konsumentów drewna jest wszędzie coraz więcej, a lasów mniej, przez co sprawa podkładów ż. betonowych stała się aktualną nawet w Anglii.

Szereg inżynierów polskich opracowuje obecnie nowe projekty podkładów ż. betonowych, studiując wynalazki obce i stosując doświadczenie własne.

Artykuł niniejszy ma na celu streszczenie wyników dotychczasowych badań podkładów, ułożonych na 3-ch doświadczalnych odcinkach P. K. P. w 3-ch Dyrekcjach Okręgowych (Gdańska, Katowicka i Krakowska) w związku z analizą właściwości elementów nawierzchni kolejowej i pracy ich w torze w czasie biegu pociągów.

Rysunek polskiego podkładu typu „A" ukazał się w referacie (rapport) inż. francuskiego M. O. Leduc opracowanym na podstawie jego ankiety do Zarządów Kolei, poprzedzającej Kongres przewidziany w Szwajcarii (Lucerne) w czerwcu 1947 r.

W referacie inżyniera Leduc jest jedno zdanie, które uważać należy za publiczne przyznanie słuszności autorowi projektu typu „A", różniącego się od wszystkich dotychczasowych oryginalnością myśli przewodniej.

Zdanie to, z uwagi na trafność jego, podaje się dosłownie ze str. 327/95 poz. 7° (Résumé et Conclusions) „L'attache et la semelle élastique font des progrès. Les deux utilisées simultanément, notamment sur les traverses en béton, paraîssent devenir une source de progrès appréciable, notamment dans la recherche d'une meilleure fixation du rail pour résister au cheminement et aux contraintes".

I. Pierwsze wyniki prób podkładów typu „A" na P. K. P.

Wyniki 6-miesięcznych prób podkładów typu „A" na trzech doświadczalnych odcinkach P. K. P. w 3-ch Dyrekcjach Okręgowych (Gdańsk, Katowice, Kraków) — można streścić w sposób następujący:

1. Idea połączenia w typie „A" (simultanément) trwałego przytwierdzenia szyny do podkładu żelazobetonowego z podkładką sprężystą, (la semelle élastique) wykonaną z drewna twardego, nie zawiodła, ponieważ na jednym z odcinków prześwit toru po przejściu po torach na podkładach typu „A" 20.000 pociągów z szybkością do 60 km/godz., nie wykazał żadnych odkształceń, a sprężyste podkładki (kliny dębowe) wytrzymały dobrze uderzenia kół taboru,

(około 2.000.000 uderzeń na jeden klin). To samo obserwuje się na innych odcinkach o mniejszym ruchu pociągów.

2. Ujawniła się zrozumiała tendencja klinów do wypełzania z pod szyny i potrzeba przez to systematycznego dobijania ich wzamian dotychczasowego dokręcania wkrętów lub dobijania haków, jak to jest w normalnym ustroju nawierzchni na podkładach drewnianych.

3. Projekt typu „A" należy, jak wskazało doświadczenie, uzupełnić urządzeniem (możliwie prostym i praktycznym), ażeby udaremnić złośliwe wybijanie klinów z pod szyn (aczkolwiek niepraktykowane dotąd).

4. Jedna z Dyrekcji (Gdańska) zwróciła uwagę na spokojny bieg pociągów na odcinku doświadczalnym oraz na zaobserwowany fakt, że podkłady ż. betonowe trzymają się lepiej na drobnym tłuczniu, niż na grubym.

5. Podkłady pierwsze, wykonane w wytwórni krajowej w ilości około 5.000 szt. mają około 24% braku, polegającego na tym, że łączniki żelazobetonowe, prawdopodobnie z powodu przedwczesnego wyjmowania ż. betonu z form w czasie produkcji, mają rysy w betonie, część których (około 12%)ujawniono już przed układaniem torów, a drugą część po ułożeniu toru.

6. Części nośne podkładów natomiast nie mają tej usterki.

7. Na podstawie doświadczeń powyższych zarządzono stosować ujednostajnienie dalszych sprawozdań Dyrekcji o zachowaniu się w torze próbnych podkładów ż. betonowych na wszystkich odcinkach doświadczalnych oraz wskazano sposób uniemożliwienia ewentualnego złośliwego wybijania klinów spod szyn.

II. Analiza ustroju nawierzchni kolejowej.

Stan nawierzchni i taboru w czasie biegu pociągu zmienia się częstotliwie, przez co w różnych częściach ich powstają odkształcenia wpierw sprężyste, a z biegiem czasu i pozostające, gdy naprężenia w materiałach przekroczą pod wpływem sił ruchomych granice sprężystości.

Częstotliwość zmian działa na nawierzchnię jak przysłowiowa kropla wody na kamień.

Ażeby tabor i nawierzchnia nie prędko niszczyły się wzajemnie, powinny mieć one w sobie elementy sprężyste, łagodzące skutecznie wpływ wszystkich sił ruchomych.

Szyna w czasie biegu pociągu ma ruchy różnego rodzaju: pionowe, postępowe i poziome poprzeczne.

Wielkości ruchów pionowego i poprzecznego są bardzo nieznaczne, lecz wpływ ich na stan nawierzchni jest duży.

Ruch postępowy szyn, zwany po francusku „cheminement", a po polsku „uciekanie" (prof. A. Wasiutyński) może w warunkach niepomyślnych przesunąć styki szyn o jeden metr i więcej.

Przyczyną stałą uciekania szyn jest uginanie się ich pod kołami taboru i częstotliwa zmiana reakcji na podporach (podkładach).

Przyczyny ruchu poprzecznego szyn są następujące:

a) stałe siły poziome, pochodzące z kształtu podkładek klinowych i sięgające $^1/_{20}$ wielkości nacisku pionowego kół taboru.

b) Siły poziome, pochodzące od uderzeń kół o szyny i sięgające 75% wartości sił pionowych (statycznych i dynamicznych).

Ruch pionowy szyn powstaje w czasie uginania się szyn pod naciskiem kół taboru.

Podkłady odczuwają wszystkie ruchy szyny, wykonując ze swej strony ruchy pionowe i obrotowe, skąd powstaje potrzeba wielokrotnego podbijania podkładów.

Przyczyną ruchu obrotowego podkładów jest niecentralny nacisk szerokostopowej szyny na sztywne płaskie podkładki stalowe. W czasie biegu pociągu szyna wpiew naciska na jedną krawędź podkładu, następnie na drugą; zmiana tych nacisków kół pociągu towarowego (na podkładkę) powtarza się do 150 razy w ciągu zaledwie minuty. W ustroju nawierzchni Stephensona nacisk kół na podkłady jest zawsze centralny, co jest może jedną i może najbardziej istotną zaletą tego ustroju w stosunku do szyn szerokostopowych (Vignole).

Prawdopodobnie ruch obrotowy ciężkich podkładów ż. betonowych będzie mniej znaczny niż ruch trzykrotnie lżejszych podkładów drewnianych.

Na podkładach stalowych, które oddzielają szynę od sprężystej podsypki tłuczniowej tylko cienką warstwą stali, powyższe zjawisko ruchów przedstawia się inaczej. Można wyobrazić sobie, że szyna leży bezpośrednio na podłożu sprężystym.

Szyna na grubym podkładzie ż. betonowym, osłoniętym podkładką stalową, zanim odczuje sprężystość podsypki, musi uderzyć w sztywną masę, ż. betonu. I dla tego wskazaną jest w tym przypadku nie stalowa podkładka, lecz bardziej sprężysta podkładka z drewna, nie koniecznie dębowego, lecz równie odpornego. Tak jest w typie „A" i na tym polega słuszność idei jego.

Przytwierdzenie szyny szerokostopowej do podkładów drewnianych trzema wkrętami lub hakami nie jest długotrwałe; haki potrzeba zawsze dobijać, wkręty dokręcać. Drewno w otworach odkształca się początkowo sprężyście, lecz z biegiem czasu, pod naciskiem sił działających częstotliwie, ulega, po czym potrzeba naprawiać podkłady w taki lub inny sposób.

Stosując dyble Colleta z drewna twardego można dłużej zachować otwory do wkrętów, lecz tylko do czasu, ponieważ „gutta cavat lapidem".

W typie francuskim Vagneux (podkładów ż. betonowych) w otworach do wkrętów drewna nie ma. Zastępuje go masa bitumiczna i wkładki stalowe, jednak trwałość takiego przytwierdzenia szyny do podkładu ustępuje trwałości ż. betonu, jak stwierdziły próby wieloletnie.

W typie francuskim „Orion" szynę przytwierdza się do podkładu 3-ma wkrętami do klocków z twardego drewna osadzonych w betonie, czyli w sposób najprostszy. Pod szynę daje się cienką (8 mm) podkładkę drewnianą, jak w typie innym francuskich podkładów (Vagneux). Pręty zaś w ż. betonie podkładów typu „Orion" są inne, nie okrągłe, w celu zwiększenia przyczepności betonu do stali:

Szczegóły uzbrojenia betonu nie są nam znane. Prawdopodobnie autor tego typu miał na celu przede wszystkim wytrzymałość i długotrwałość samego podkładu oraz łatwość wymiany przytwierdzenia do klocków zużytych.

Długotrwałością podkładu można pokryć z nadwyżką wydatki na wymianę przytwierdzenia szyny.

Cienka podkładka drewniana przekazuje ciśnienie szyny na podkład z niedużą sprężystością i dlatego wytrzymałość ż. betonu powinna być w tym przypadku znaczną.

Z raportu inż. Leduc i sprawozdania naszych inżynierów można wnosić, że przemysł zagraniczny dąży przede wszystkim do zapewnienia jak największej wytrzymałości ż. betonu w podkładach ż. betonowych, stosując nowe metody produkcji masowej.

Dążenie takie można uważać za uzasadnione i pod względem gospodarczym za słuszne.

Z uwagi na powojenny stan naszego przemysłu, który nie rychło zmieni się na lepsze, nasz stosunek do długotrwałości podkładu ż. betonowego może być i, prawdopodobnie, powinien być inny, odpowiadający bardziej naszym warunkom.

Przed wojną koszt podkładu ż. betonowego w Polsce byłby prawie taki, jak podkładu dębowego nasyconego, a długotrwałość pierwszego mogłaby przekroczyć wiek użyteczności drugiego i wówczas podkłady ż. betonowe mogłyby konkurować z podkładami drewnianymi pod względem gospodarczym.

Doświadczenia francuskie dowiodły, że podkłady ż. betonowe nie ustępują drewnianym pod względem technicznym, więc nic by nie stało na przeszkodzie do produkcji podkładów ż. betonowych w Polsce.

Tym bardziej w okresie powojennego kryzysu wskazaną jest produkcja ż. betonowych podkładów w Polsce na większą skalę, na wzór państw europejskich. Jeżeli koszt nabycia podkładów ż. betonowych byłby na razie nawet większy od kosztu podkładów sosnowych nasycanych (dębiny w ilości potrzebnej nie mamy), to i w tym przypadku opłaca się produkować nasze podkłady ż. betonowe, albowiem podkładów drewnianych nie będziemy mieli tyle, ile wymaga ich wymiana.

Międzynarodowy Kongres Kolejowy w czerwcu 1947 r. wyjaśni prawdopodobnie szereg kwestii spornych w zagadnieniu o podkładach z materiałów zastępczych i wówczas polskie koleje żelazne będą mogły opanować w najbliższe lata kryzys podkładowy, odczuwany nie tylko u nas, lecz także w innych krajach.

Anglia, która ma jeszcze znaczne zapasy drewna na szereg lat w swoich dominiach, interesuje się poważnie sprawą podkładów ż. betonowych. W Anglii jest obecnie szereg przedsiębiorstw produkujących na szeroką skalę podkłady żelazobetonowe według projektów własnych. Przemysł angielski dąży do udoskonalenia żelazobetonu w podkładach w celu osiągnięcia możliwie większej wytrzymałości i długotrwałości ich przez zastosowanie metody przedprężenia i starannego oczyszczania powierzchni prętów stalowych.

Aczkolwiek ż. beton w podkładach kolejowych pracuje inaczej niż w mostach i innych budowlach stałych, to jednak w naszych warunkach możemy przez szereg lat produkować jeden rodzaj ż. betonu, wykonywanego sposobem wibracyjnym z tym, że w przyszłości udoskonalimy produkcję ż. betonu przez zastosowanie przedprężenia oraz innego cementu niż portlandzki.

Mgr Irena Radzimińska

Międzynarodowa konferencja kolejowa w Lugano

W czasie od 21 do 26 kwietnia br, odbyła się w Lugano (Szwajcaria) konferencja w sprawach uregulowania przewozu przesyłek towarowych w obrocie międzypaństwowym.

W obradach uczestniczyli przedstawiciele 16 państw europejskich, w liczbie tych i przedstawiciele rosyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec.

Porządek obrad obejmował rewizję względnie zniesienie postanowień dodatkowych do Międzynarodowej Konferencji Towarowej (K. M. T.) wprowadzonych z uwagi na powojenne trudności techniczno-przewozowe i nieuregulowane stosunki międzypaństwowe.

Wypowiedziano się za zupełnym zniesieniem postanowienia dodatkowego do art. 5 K. M. T., że: „Przesyłki przyjmuje się do przewozu w miarę istniejących możliwości przewozowych“. Postanowienie to uznano za zbędne, gdyż już przepisy K. M. T. przewidują, że kolej obowiązana jest przyjmować przesyłki do przewozu tylko wówczas, gdy ich przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych, gdy przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec itd., a ponadto według art. 5 K. M. T., dopuszczalne są przejściowe ograniczenia przewozowe ze względu na interes publiczny i konieczności eksploatacyjne.

Na konferencji omawiano również sprawę zniesienia postanowienia dodatkowego do art. 6. K. M. T., wymagającego od nadawcy podania drogi przewozu przez wskazanie punktów granicznych otwartych dla ruchu. Punkty te są ogłaszane łącznie z regulaminami przewozu, wobec czego kolej może łatwo sama wybrać właściwą drogę przewozu. Okoliczność, że niektóre punkty graniczne nie są otwarte dla ruchu nie powinna wywoływać żadnych trudności, gdyż wobec ogłoszenia punktów otwartych dla ruchu, przesyłki mogą być kierowane wyłącznie przez te punkty i strony nie mogą czynić kolej żadnych zarzutów ani stawiać żądań kierowania przesyłek przez punkty nieotwarte.

Pomimo tych argumentów nie zdecydowano zupełnego zniesienia tego postanowienia dodatkowego, lecz zalecono jego zniesienie *na przykład w komunikacjach pomiędzy sąsiednimi państwami, oraz w komunikacjach, w których zniesienie tego postanowienia nie nasuwa żadnych obaw lub trudności.*

Omówiono sprawę zniesienia specjalnego postanowienia dodatkowego *do art. 35 K. M. T. w przedmiocie zakazu deklarowania wartości dostawy.* Zniesienia tego zakazu, okazało się na razie jeszcze niemożliwe, gdyż przede wszystkim przedstawiciele stref okupacyjnych w Niemczech sprzeciwili się dopuszczeniu deklaracji wartości dostawy we wszystkich tych komunikacjach, w których uczestniczą koleje nie-

mieckie już to jako kolej nadania lub przeznaczenia już to jako kolej tranzytowa. Także koleje włoskie stanowczo sprzeciwiały się dopuszczeniu deklaracji wartości dostawy. *Ze strony polskiej zostały podniesione zastrzeżenia z uwagi na to, że niektóre zarządy nie ogłaszają kursu przerachowania złotych polskich na inne waluty, wobec czego stacje obce miałyby trudności w ustalaniu opłat za deklarację wartości dostawy, jak również byłyby trudności w określaniu wysokości odszkodowań.* Propozycja, by ewentualnie deklarację wartości podawać we frankach złotych lub innej walucie stałej, a nie w walucie kraju nadania nie znalazła uznania u niektórych delegacyj. *Wobec tych trudności postanowiono utrzymać nadal specjalne postanowienia dodatkowe do art. 35 K. M. T.*, zalecając jedynie, ażeby w tych przypadkach, gdzie wyszczególnione wyżej trudności nie zachodzą, postanowienie to zostało zniesione.

Inne postanowienia dodatkowe w szczególności postanowienia do art. 17, 19 i 21 K. M. T., *zostały utrzymane*. Pewne zmiany uchwalono, co do postanowienia do art. 21 K. M. T. w sprawie zleceń dodatkowych.

Przy współudziale przedstawicieli zainteresowanych zarządów kolejowych, uzgodniono regulaminy dla komunikacyj dotychczas nieuregulowanych, a między innymi dla następujących komunikacyj dotyczących Rzeczypospolitej Polskiej:

a) Polska, Francja, tranzytem przez Czechosłowację i Niemcy,

b) Polska — Belgia ,tranzytem przez Czechosłowację i Niemcy,

c) Polska — Holandia, tranzytem przez Czechosłowację i Niemcy,

d) Polska — Luxemburg, tranzytem przez Czechosłowację i Niemcy,

e) Polska — Niemcy (strefy amerykańska, brytyjska i francuska), tranzytem przez Czechosłowację.

Jeżeli chodzi o opłacanie przewoźnego w komunikacjach od a) do d) *przyjęto zasadę frankowania wszystkich należności do granicy kraju wysyłającego.*

W komunikacji z Niemcami przyjęto frankowania w kierunku do Polski, — do granicy kraju wysyłającego, a w kierunku z Polski — zasadę frankowania do granicy czechosłowacko-niemieckiej, a to z uwagi na zastrzeżenie zarządów stref okupacyjnych, że koleje niemieckie nie mogą w żadnym przypadku być dłużnikiem obcych zarządów kolejowych z tytułu przewoźnego.

Ze względu na dużą ilość komunikacyj tranzytowych przez Niemcy, przedstawiciele stref okupacyjnych, oświadczyli, że należności za przewóz tranzytowy niemiecki będą nadal obliczane w dolarach. Należności te powinny być w zasadzie inkasowane w krajach przeznaczenia przesyłek. Koleje przeznaczenia powinny zainkasowane sumy stawiać do dyspozycji rządom swoich krajów, które powinny się porozumieć z władzami kontroli alianckiej w Niemczech, co do sposobu i waluty wyrównania należności tranzytowych. Przedstawiwszy te zasady, przedstawiciele władz okupacyjnych w Niemczech zażądali od wszystkich delegacyj złożenia oświadczenia, czy zostały upoważnione przez ich Rządy do przyjęcia tych zasad, gdyż od tego zależy dalsze przepuszczanie przesyłek.

Wszystkie delegacje również delegacja Polska, złożyły żądane oświadczenia. Delegacja Polska była co do tego upoważniona na podstawie uchwał dwu międzyministerialnych konferencyj. Nie złożyła takiego oświadczenia tylko delegacja włoska, która nie była na to żądanie przygotowana.

W sprawie dopuszczenia przesyłek drobnicowych z Niemiec oraz tranzytem przez Niemcy. przedstawiciele stref okupacyjnych w Niemczech oświadczyli, że ze względu na istniejące warunki (brak magazynów, duża ilość kradzieży) nie mogą ogólnie podjąć się przewozu przesyłek drobnicowych tranzytem przez Niemcy.

Wyjątkowo zgodzili się na przewóz przesyłek drobnicowych w komunikacjach między Szwajcarią, Francją, Belgią i Holandią a krajami skandynawskimi. Przesyłki te mają być przewożone w wagonach zbiorowych, formowanych na stacjach granicznych.

W sprawie wydania tabeli punktów granicznych otwartych dla ruchu postanowiono, iż Urząd Centralny w Bernie zbierze odpowiednie dane od poszczególnych zarządów kolejowych i wyda tabelę punktów granicznych otwartych dla ruchu międzypaństwowego.

Na konferencji niektóre zarządy kolejowe uzgodniły pomiędzy sobą zasadnicze warunki przewozu przesyłek ekspresowych. Jeżeli chodzi o przewóz przesyłek ekspresowych tranzytem przez Niemcy, to przedstawiciele władz okupacyjnych w Niemczech oświadczyli, że stawki przewoźnego za przestrzeń niemiecką muszą być bezwzględnie wyrażone w dolarach.

Ponieważ inne kraje np. Francja, Belgia, Szwajcaria nie chciały się zgodzić na to, by stawki za ich linie były również wyrażane w dolarach, przeto postanowiono budować taryfy ekspresowe zawierające po trzy lub cztery tabele stawek odcinkowych, każda w innej walucie.

Te same zasady musiałyby być stosowane w razie wprowadzenia w przyszłości komunikacji ekspresowej między Polską a Krajami Zachodnimi tranzytem przez Czechosłowację i Niemcy.

Konferencja w Lugano jest jednym z etapów na drodze do stabilizacji i przywrócenia warunków dla prawidłowego rozwoju międzypaństwowej wymiany towarowej za pośrednictwem komunikacji kolejowej.

Kronika zagraniczna

ZNISZCZENIA I ODBUDOWA KOLEI FRANCUSKICH

Revue Générale des Chemins de fer podaje wyniki odbudowy zniszczeń na kolejach francuskich, osiągnięte od września 1945 do stycznia 1947 roku.

Naliczono 2603 dzieła sztuki inżynierskiej zniszczone całkowicie lub uszkodzone w okresie II-ej wojny światowej, z nich 353 było zniszczonych jeszcze przed oswobodzeniem i odbudowanych prowizorycznie w chwili oswobodzenia, 528 dzieł znisz-

czonych, lecz pozwalających na prowadzenie ruchu z ograniczeniem szybkości.

Z 63.000 km linii kolejowych uległo zniszczeniu 2.920 km, odbudowano 2.686 km, z 24.000 km torów stacyjnych zniszczono podczas wojny 4.870 km, odbudowano 4.457 km. Ze 131.000 rozjazdów na szlakach i torach stacyjnych zniszczono 14.000, odbudowano 11.833.

Zniszczenia i odbudowa sygnalizacji przedstawiają się następująco: nastawni mechanicznej posterunków — 4.650, zniszczono 568; odbudowano prowizorycznie 158, całkowicie 343, nastawni dysponujących było 350, zniszczono 120, odbudowano 109. Z 5.300 km blokady samoczynnej świetlnej zniszczono 2.623 km, odbudowano 2,616 km; z 5.600 km blokady samoczynnej mechanicznej uległo zniszczeniu 550 km, odbudowano je całkowicie; z 24.000 km blokady ręcznej, zniszczono 8.446 km i odbudowano ją w całości.

W budowlach kolejowych powierzchnia ogólna zniszczeń stanowiła 2.680.000 m², z czego przypadało na stacje, parowozownie, stacje wodne itp. 1.700.000 m², warsztaty główne 480.000 m², magazyny 100.000 m², budynki mieszkalne, biura i inne budowle 400.000 m². Odbudowano całkowicie 1.180.000 m², prowizorycznie 759.000 m², czyli odbudowano 83% zniszczeń, z czego 65% gruntownie.

Zwraca uwagę duży wysiłek włożony w dzieło odbudowy mieszkań służbowych. Było ich w roku 1939 — 64.929, zniszczono — 17.167, odbudowano całkowicie 11.041, zbudowano budynków prowizorycznych 4.158, nowych 460, wynajęto dla potrzeb pracowników 4.148, czyli w r. b. T-wo Kolei francuskich rozporządza 19.806 obiektami mieszkalnymi, to jest większą ilością niż w r. 1939.

Co się tyczy taboru kolejowego, to ulegał on następującym zmianom ilościowym:

	Było na 19.VIII—1939 r.	w chwili oswobodzenia	Na 1.I.—1947 r
parowozów	11000	3000	9600
lokomotyw elektrycznych	690	480	620
lokomotyw spalinowych	8	5	35
elektrowni	410	300	350
wagonów motorowych	610	280	360
wagonów osobowych	—	8800	17600
wagonów towarowych	—	170000	272400

Notatka podaje również ilość taboru zabranego przez Niemców, obliczoną na dzień 1 kwietnia 1945, tj. przed kapitulacją Niemiec.

Wywieziono z Francji:

parowozów	3300
lokomotyw elektrycznych	3
wagonów motorowych	57
wagonów osobowych	9400
wagonów towarowych	275000

W.

WAGONY TOWAROWE NA KOLEJACH USA

Po ukończeniu drugiej wojny światowej zapotrzebowanie na węglarki i platformy dla sieci kolejowej w St. Zjednoczonych Ameryki Północnej znacznie się zmniejszyło, natomiast w związku z przestawianiem przemysłu na produkcję pokojową zwiększył się znacznie popyt na wagony kryte; w r. 1945 zamówiono ich 2.000 szt., w następnym — 1.500 sztuk, cały zaś okres rekonstrukcji pokojowej przemysłu będzie wymagał od 30.000 do 4.000 wagonów krytych.

Będą to wagony nowego typu przystosowane do nowych założeń eksploatacji, których główną wytyczną jest: polepszyć warunki przewożenia ładunków i zwiększyć objętość pudła wagonowego, aby można było prowadzić coraz cięższe pociągi towarowe.

Inż. N. Macniew na łamach **„Techniki żeleznych dorog"** (zeszyt grudniowy zeszłego roku) daje krótką charakterystykę przyjętych założeń przy projektowaniu nowych typów wagonów towarowych.

Wagony izotermiczne. Wprowadzane ulepszenia dotyczą przede wszystkim ulepszenia jakości izolacji i systemów chłodzenia przewożonych ładunków. T-wo „United Fersh Fruit and Vegetable Association" powołało osobną Komisję, która ma się zająć całokształtem wszystkich zmian i ulepszeń zaprojektowanych dla wagonów izotermicznych, a jednocześnie zwróciło się do zarządów wszystkich towarzystw kolejowych i prywatnych właścicieli wagonów-chłodni i wagonów-lodowni z propozycją opracowania programu badań, w wyniku których ma być wybrany najodpowiedniejszy typ wagonu izotermicznego.

Związek Zarządów Kolei Stanów Zjednoczonych (A A R), oraz inne zainteresowane czynniki przyjęły tę propozycję, a dwie koleje Illinois Central i Chicago —Berlington—Quinsy zaczęły już budowę wagonów według projektu Komisji. Program doświadczeń z nimi ma być ukończony w r. b.

Cysterny. Ilość chemikalii dopuszczonych do przewozu w cysternach znacznie wzrosła, dzięki 2 czynnikom:

1) zastosowanie cystern pozwalających przewozić ładunki pod ciśnieniem,

2) zastosowanie do wewnętrznej budowy ich materiałów odpornych na reakcje chemiczne.

We współczesnych cysternach zbiorniki wykonywane są ze stali niklowanej, tudzież ze stali pokrytej ołowiem lub gumą. Spotykamy również cysterny (na razie doświadczalne) wykonane z aluminium.

Wagony kryte nie będą zbyt odbiegały od 3 typów standartowych opracowanych przez AAR na podstawie długoletnich doświadczeń.

a) wagon stalowy długości 12,34 m, szerokości 2,79 m i wysokości 3,20 m; nośność 36 lub 45 t;

b) wagon długości 15,39 m, szerokość i wysokość takaż jak typu a), nośność 45 t; oba typy mają drzwi boczne szerokości 1,83, 2,13 lub 2,44 m;

c) takiż wagon do przewozu samochodów, również z bocznymi drzwiami, asymetrycznie położonymi, szerokość 4,57 m.

Ciężar własny wagonów grupy a) waha się od 20,68 do 20,87 t, a grupy b) bywa od 22,68 do 24,95 t.

Węglarki. Mechaniczny Departament Związku A A R w r. 1941 opracował 4 typy węglarek, które dały dobre wyniki w eksploatacji kolejowej:

a) węglarka nośności 45 t. długości — 12,65 m. szerokość wewnętrzna 2,9 m, ścianki wysokości 1,42 m, nie odrzucane;

b) węglarka tejże nośności, długość 12,5 m. szerokość wewnętrzna 2,9 m, ścianki wysokości 1,52 m. nie odrzucane z otworami do wyładunku w podłodze;

c) węglarka nośności 63,5 t, długość — 16 m, szerokość wewnętrzna 2,9 m, wysokość ścianek 1,07 m, ścianki czołowe odrzucane;

d) węglarki tejże nośności, długość 19,96 m, szerokość wewnętrzna 2,36 m, wysokość ścianki 1,07 m.

Podczas wojny węglarki te były budowane częściowo z szalowaniem drewnianym, obecnie budowane są wyłącznie z blach stalowych.

Wagony samowyładowcze. W U. S. A. są 2 typy wagonów tego rodzaju, opracowane również przez A A R:

1) nośności 45 t, z dwoma otworami do wyładunku, objętość całkowita 60.73 m³,

2) nośność 63,5 t z trzema otworami; całkowita objętość do górnych ścian wynosi 78,53 m³. Niedawno zapoczątkowano budowę krytych wagonów samowyładowczych; pozwalają one przewozić luzem towary, ulegające wpływom atmosferycznym.

W.

ILOŚĆ NOWYCH WAGONÓW TOWAROWYCH I LOKOMOTYW ZAMAWIANYCH PRZEZ KOLEJE AMERYKAŃSKIE

Według danych zaczerpniętych ze Związku Zarządów Kolei Amerykańskich (Associaton of American Railroads) koleje I klasy oraz i linie prywatne mają zamówionych razem na dz. 1 czerwca r.b. 101.980 nowych wagonów towarowych, na dzień zaś 1 maja r. b. ilość zamówionych wagonów towarowych wynosiła 99.896.

Z ilości powyższej koleje I klasy łącznie z towarzystwami, które dysponują własnymi wagonami-chłodniami, mają zamówionych na 1 czerwca r. b. 98.630 nowych wagonów (na 1-go maja r. b. miały zamówionych 93.622), wówczas gdy na 1 czerwca 1946 r. ilość ta wynosiła 39.483.

Podział zamówionych na 1 czerwca r. b. wagonów wg ich rodzajów jest następujący: 34.247 „hopers" (wagony samowyładowcze) z czego 1.710 krytych; 6.613 węglarek, 1.093 platform, 9.326 chłodni, 573 różnych specjalnych i 46.778 krytych, z czego 4.230 przystosowanych do przewozu samochodów.

Z całości zamówionych wagonów 23.088 ma być wykonanych w warsztatach kolejowych, 75.542 zaś — w wytwórniach nie należących do kolei.

Zamówienia kolei I klasy na lokomotywy na dzień 1 czerwca r.b. wynosiły 748 jednostek, z czego 30 parowozów, 6 lokomotyw eletrycznych i 712 spalinowych (Diesel'a), wówczas gdy na ten sam dzień 1946 r. zamówionych było 585 lokomotyw, z czego 63 parowozy, 6 lokomotyw, elektrycznych i 516 spalinowych.

W ciągu pierwszych 5-ciu miesięcy r. b. koleje I klasy oddały do ruchu 15.486 nowych wagonów towarowych, z czego 4.138 w ciągu maja. W tym samym okresie 1946 r. oddano do ruchu 14.723 nowych wagonów towarowych.

Z oddanych do ruchu w r. b. wagonów było: 4.225 hopers, z czego 561 krytych; 1.592 węglarek, 825 chłodni, 395 różnych specjalnych i 7.995 krytych, z czego 2.060 do przewozu samochodów.

W ciągu pierwszych 5-ciu miesięcy r. b. koleje I klasy oddały do ruchu 346 nowych lokomotyw, z czego 57 parowozów i 289 lokomotyw spalinowych. W tym samym okresie zeszłego roku oddano do ruchu 101 nowych lokomotyw, z czego 39 parowozów i 62 lokomotyw spalinowych z przekładnią elektryczną.

Koleje I klasy wykreśliły z inwentarza w roku bieżącym 20.562 wagonów towarowych, z czego 5.215 w ciągu maja. W r. 1946 od 1 czerwca koleje te wykreśliły z inwentarza 24.940 wagonów towarowych.

(Railway Age. 5. VII — 1947).

Dział językowy

START, STARTER, STARTOWAĆ

Według danych zaczerpniętych ze Związku Zarząniewielu jeszcze laty były stosowane wyłącznie w terminologii sportowej.

Po drugiej wojnie światowej, gdy tyle dziwolągów przedostało się do naszego języka potocznego, a wraz z nim do literatury, rzeczownik **start** i czasownik **startować** nabrały całkiem nieoczekiwanego znaczenia, przenosząc się jednym skokiem ze stajni i bieżni do życia gospodarczego, politycznego, ba, do historii nawet. Nie ma mówcy powojennego, który by nie mówił, nie ma dziennika, który by nie pisał o starcie... odcinków przemysłu państwowego, inicjatywy prywatnej itp. Pisze się i mówi o „starcie poszczególnych ministerstw", „Polskie Koleje Państwowe stają do startu letniego rozkładu jazdy pociągów". „profesorowie wyższych uczelni startują w uniwersytetach i politechnikach" (bynajmniej nie na bieżni, lecz w aulach wykładowych)...

Jeden z dzienników stołecznych uczcił 3 rocznicę Manifestu z dnia 22 lipca 1944 r. Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego pięknym zaiste tytułem: „3 lata temu start do wielkiego biegu o Wolną Polskę". W innym dzienniku, krytykującym słusznie tego rodzaju bezceremonialne określenie, czołowy członek redakcji w tym samym numerze nie waha się pisać: „Siłą faktu rozpoczęliśmy nowy okres historyczny, stąd spotykamy się stale z oświetleniami historycznymi, które chętnie **startują** z czasów Piastów i Jagielonów". Inny tygodnik literacki pisze najspokojniej: „Trzecia Rzeczpospolita (tj. Polska) miała start nie łatwy".

Maluczko, a dowiemy się, że ś. p. obywatel X wystartował w dniu takim a takim na tamten świat.

Po co to wszystko? Czy naprawdę czcigodnym mówcom i tak płodnym powojennym literatom brak czasu na to, aby zajrzeć do jakiegokolwiek słownika, choćby tak popularnego jak **„Słownik ilustrowany języka polskiego** M. Arcta"? Dowiedzieliby się z niego, że:

Start jest to miejsce, od którego konie zaczynają bieg na wyścigach; chwila, w której ten bieg się zaczyna.

Starter = dający znak do ruszania z miejsca przy rozpoczęciu wyścigów konnych lub cyklistowskich.

Startować = stawać do startu, aby stamtąd ruszyć do wyścigu, dawać znak do ruszenia wyścigu.

Odcień sportowy tych terminów podkreśla jeszcze dobitniej tzw. Słownik Warszawski J. Karłowicza, A. Kryńskiego i W. Niedźwiedzkiego. Przytoczone przykłady: „Jeźdźcy zgromadzają się u startu". — Startowały — „Dragon" barona Wolfa, „Merci" — p. Nałęcza, świadczą, że startować mogą jeźdźcy konni, cykliści, wioślarze, lekkoatleci i inni sportowcy, ale żadną miarą przemysły, urzędy, ministerstwa i państwa. Starty historyczne z czasów Piastów czy Jagiellonów są dzikim absurdem. Takim samym absurdem będzie stosowanie wyrazu finisz, również angielskiego, oznaczającego największą szybkość w ostatniej chwili biegu, w przypadku, gdy chodzi o końcowe chwile zawierania układów, traktatów państwowych itp.

Stawajmy do wyścigu pracy na każdym odcinku, na to zgoda, lecz bez żadnych „startów" i „finiszów".

S. W.

Z PROTOKOŁÓW KOMISJI JĘZYKOWEJ MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Terminy, wyrazy i wyrażenia niewłaściwe i właściwe.

Niewłaściwe		Właściwe.
Edycja	lepiej	Wydanie, nakład.
Egzekutywny (wydział)		Wykonawczy (wydział)
Egzystencja	lepiej	Istnienie
Ekipa		Drużyna, grupa, zespół,
Eksponować się		Wystawiać się na co, narażać się.
Ekspert	lepiej	Biegły, znawca, rzeczoznawca.
Eksperymentować		Prowadzić doświadczenia, próby.
Ekspozytura		Przedstawicielstwo albo w pewnych przypadkach: Oddział instytucji.
Ekwipunek		Zaopatrzenie (w sprzęty).
Ekwiwalent	lepiej	Równoważnik, równowartość.
Elektrotrakcja		Trakcja elektryczna.
Elektrowagon		Wagon motorowy elektryczny.
Elektrowóz		Lokomotywa elektryczna.
Elementy urządzeń trakcji elektrycznej (taboru)		Części składowe trakcji elektrycznej (taboru).
Embalaż		Opakowanie (bez liczby mnogiej).
Emulsja	lepiej	Zawiesina, mieszanka.
Enuncjacja		Oświadczenie lub wypowiedzenie się.
Epróweika		Probówka
Epróweika z podziałką		Miarówka.
Ewentualnie		Przypuszczalnie albo możliwie albo lub też.
Ewidencja kredytów przydzielonych i rezerwowanych		1. Rejestrowanie kredytów przyznanych i rezerwowanych, 2. Wykaz.
Ewidencja (w znaczeniu czynności)	lepiej	Zapisywanie, rejestrowanie, rejestracja.
Ewidencja (w znaczeniu wyniku czynności)	lepiej	Rejestr, wykaz, spis.
Exhibit		Dziennik podawczy, pismo.
Ex offo		Z urzędu.
Faktor	lepiej	1. Pośrednik, stręczyciel, 2. czynnik.
Faktyczny	lepiej	Rzeczywisty, istotny.
Fakultatywny		1. Nieobowiązujący, 2. warunkowy, 3. w miarę potrzeby.
Falcowana dachówka		Dachówka żłobkowana.
Fałdziak		Harmonia wagonowa (miech wagonowy).
Fascykuł		Zwój.

Niewłaściwe		Właściwe
Fasja		Zeznanie.
Fasonowe części		Kształtki.
Faza		Okres; odmiana, zmiana, zwrot, kolej.
Figura węgla		Stos węgla.
Film nitrocelulozowy		Błona nitrocelulozowa.
Filtracyjna warstwa		Warstwa odsączająca.
Finalizować		Kończyć.
Fingować		Zmyślać, podrabiać, fałszować.
Fladrowanie		Słojowanie.
Flansza		Kołnierz.
Fond rezerwowy		Fundusz zapasowy.
Forma	lepiej	Kształt,, postać, zarys, wygląd, sposób, wzór, modła, obrządek, powierzchowność, upozorowanie.
Przedmiot formatu.....		Przedmiot wymiaru,..,
w formacie.....		w wymiarze....
Formowanie pociągów		Zestawianie pociągów,
Formować spis		Układać albo sporządzać spis.
Formularz	lepiej	wzór.
Frankatura		1. Przedpłata należności, 2. Rachunek przedpłaty.
Frekwencja	lepiej	Uczęszczanie, ruch, powodzenie.
Frekwentant		Uczestnik, uczeń.
Frekwentować		Uczęszczać.
Fungować		Pełnić czynności albo urzędować.
Funkcja służbowa		Czynność służbowa.
Funkcjonariusz		Pracownik, urzędnik.
Funkcjonować	lepiej	Działać, być czynnym, sprawować obowiązki.
Furman		Woźnica.
Fuzja		Zlanie się, połączenie.
Gazoszczelne oświetlenie		Światło uszczelnione od gazu
Gażysta		Pracownik poza klasą pracy.
Generalia		Koszty ogólne.
Gęstość ruchu, nasilenie ruchu, napięcie ruchu		Natężenie ruchu.
Glazura		Szkliwo, polewa.
Glin granulowany		Glin ziarnisty.
Globalny		Ogólny.
Główka przepustnicy		Głowica przepustnicy.
Gradacja	lepiej	Stopniowanie, układ, następstwo według stopni.
Gratulować		Życzyć, składać życzenia.
Gratulacja		Życzenie, pozdrowienie

Wydawca: Komitet Redakcyjny przy M. K. D-017398 Redaktor: ob. Józef Olewiński
Drukowano w Zakł. Graf. Spółdz. Wyd. „Książka" z odp. udz. w Łodzi, Piotrkowska 86. Tel. 254-21.